



UNIVERSIDADE DO SUL DE SANTA CATARINA

PASCOAL MACHADO PERES

**AS AERONAVES APREENDIDAS NO TRÁFICO DE DROGAS E
SEU EMPREGO PELAS FORÇAS DE SEGURANÇA PÚBLICA**

GOIÂNIA - GOIÁS

2019

PASCOAL MACHADO PERES

**AS AERONAVES APREENDIDAS NO TRÁFICO DE DROGAS E
SEU EMPREGO PELAS FORÇAS DE SEGURANÇA PÚBLICA**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Especialização em Gestão em Direito Aeronáutico da Universidade do Sul de Santa Catarina como requisito parcial à obtenção do título de Especialista em Gestão em Direito Aeronáutico.

Orientador: Prof. João Schorne de Amorim

Goiânia - GO

2019

PASCOAL MACHADO PERES

**AS AERONAVES APREENDIDAS NO TRÁFICO DE DROGAS E
SEU EMPREGO PELAS FORÇAS DE SEGURANÇA PÚBLICA**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Especialização em Gestão em Direito Aeronáutico da Universidade do Sul de Santa Catarina como requisito parcial à obtenção do título de Especialista em Gestão em Direito Aeronáutico.

Goiânia - Goiás, 10 de maio de 2019.

Professor e Orientador Ms. João Schorne de Amorim

Professor Dr. Giovani de Paula

Universidade do Sul de Santa Catarina

Este trabalho foi feito em homenagem a todos os homens e mulheres que enfrentam o crime diariamente, abraçando a missão de promover a segurança pública como um sacerdócio, ainda que com o risco da própria vida.

"Feliz é aquele que transfere o que sabe e aprende o que ensina."

Cora Coralina

RESUMO

O presente trabalho foi desenvolvido com o intuito de esclarecer os operadores de segurança pública que lidem ou tenham pretensão de atuar com a atividade aérea, de quais são os entraves existentes na operacionalização do serviço com o emprego de aeronaves apreendidas em ilícitos penais. Inicialmente, foi demonstrada brevemente a evolução histórica da aviação e das drogas, permitindo compreender melhor a razão pela qual as aeronaves passaram a ser um atrativo meio de transporte para consecução das atividades criminosas. Foi dado enfoque especial ao tráfico de drogas, dentre as quais se destaca a cocaína, pelo seu elevado valor no mercado internacional. Sobre as modalidades criminosas que utilizam aeronaves, em que pese haver uma predominância do tráfico de drogas, existem modalidades que também recorrem a esse mecanismo, como o contrabando, descaminho e lavagem de dinheiro. O combate ao crime é fruto do trabalho conjunto das polícias e da Força Aérea Brasileira, o que ficou claramente comprovado em razão de diversas operações executadas com sucesso, resultando em expressivas apreensões. Dentre as operações realizadas, no ano de 2019 ocorreu uma que ganhou destaque internacional, a "Operação Flak", na qual foram expedidos 47 mandados de busca e apreensão de aeronaves. Por fim, foram apresentadas alternativas para a destinação das aeronaves apreendidas, as quais permitirão um combate mais equilibrado às organizações criminosas, promovendo justiça social e paz.

Palavras-chave: Aeronaves. Drogas. Segurança pública.

ABSTRACT

The present work was developed in order to clarify the public security operators who deal with or intend to act with the air activity, what are the obstacles in the operation of the service with the use of aircraft seized in criminal offenses. Initially, the historical evolution of aviation and drugs was briefly demonstrated, allowing a better understanding of why aircraft became an attractive means of transportation for criminal activities. Special focus was given to drug trafficking, including cocaine, for its high value in the international market. Regarding the criminal modalities that use aircraft, although there is a predominance of drug trafficking, there are modalities that also resort to this mechanism, such as smuggling, embezzlement and money laundering. The fight against crime is the result of the joint work of the police and the Brazilian Air Force, which has been clearly proven due to several successful operations, resulting in significant seizures. Among the operations performed, in 2019 there was one that gained international prominence, "Operation Flak", in which 47 warrants were issued to search and seize aircraft. Finally, alternatives were presented for the seizure of seized aircraft, which will allow a more balanced fight against criminal organizations, promoting social justice and peace.

Keywords: Aircraft. Drugs. Public security.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	09
1.1 CONTEXTUALIZAÇÃO	09
1.2 PROBLEMATIZAÇÃO E PERGUNTA DA PESQUISA	10
1.3 OBJETIVOS	11
1.3.1 Objetivo Geral	11
1.3.2 Objetivo Específico	11
1.4 JUSTIFICATIVA	12
1.5 METODOLOGIA DA PESQUISA	13
1.6 ESTRUTURA DA MONOGRAFIA	13
2 CRONOLOGIA DO TRÁFICO NO MODAL AÉREO E OS CRIMES EM ESPÉCIE	15
2.1 BREVE EVOLUÇÃO DA HISTÓRIA DA AVIAÇÃO	15
2.2 DROGAS: EVOLUÇÃO HISTÓRICA E CONCEITO	16
2.3 COCAÍNA, O OURO BRANCO	21
2.4 O TRANSPORTE DE DROGAS EM AERONAVES	22
2.5 TRÁFICO DE DROGAS	26
2.6 CONTRABANDO E DESCAMINHO	27
2.7 LAVAGEM DE DINHEIRO	29
4 O ENFRENTAMENTO AO TRÁFICO DE DROGAS	31
4.1 ATRIBUIÇÕES DOS ÓRGÃOS DE SEGURANÇA PÚBLICA	31
4.2 ATUAÇÃO DA FORÇA AÉREA BRASILEIRA	33
4.3 ROTAS UTILIZADAS E OPERAÇÕES DE DESTAQUE	36
4.4 OPERAÇÃO FLAK	38
5 A DESTINAÇÃO DAS AERONAVES APREENDIDAS PELA JUSTIÇA	42
5.1 DIFICULDADES IDENTIFICADAS	42
5.2 ALIENAÇÃO CAUTELAR	45
5.3 DESTINAÇÃO PARA ESCOLAS DE FORMAÇÃO DE MECÂNICOS	47
5.4 EXEMPLOS PRÁTICOS DE DESTINAÇÃO DE AERONAVES APREENDIDAS	47
6 CONSIDERAÇÕES FINAIS	50
REFERÊNCIAS	52

1 INTRODUÇÃO

1.1 CONTEXTUALIZAÇÃO

Considerando as diversas apreensões de aeronaves envolvidas com ilícitos penais, sobretudo o tráfico de drogas, a presente pesquisa foi desenvolvida com o intuito de demonstrar sob que aspectos estas aeronaves podem ser utilizadas pelas forças de segurança pública no Brasil, apresentando-se como um eficaz instrumento de enfrentamento ao crime.

Ao longo do trabalho, restará evidenciado que a partir da década de 1970, aeronaves de pequeno porte passaram a ser utilizadas com maior frequência para o transporte de drogas, oriundas, em sua grande maioria, da Bolívia, Colômbia, Equador, Paraguai, Peru e Venezuela.

A preferência pelo modal aéreo de transporte, se dá em virtude da agilidade e acessibilidade proporcionados pelas aeronaves, pois geralmente os locais de produção estão situados em áreas montanhosas e de difícil acesso por terra, sendo inclusive um mecanismo de defesa dos traficantes, pois assim conseguem dificultar a ação de agentes públicos empenhados em reprimir a atividade ilícita.

Os destinos são os mais variados como Estados Unidos, Europa e Ásia. Porém, grande parte da droga destinada a estes locais passa pelo Brasil, haja vista sua estratégica relevância no mercado internacional, facilitando assim o escoamento da droga produzida, seja por via aérea, terrestre ou fluvial.

Dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE apontam que o Brasil tem 15.719 quilômetros de fronteira terrestre, passando pelos estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná, Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, Rondônia, Acre, Amazonas, Roraima, Pará e Amapá. Dos 12 outros países da América do Sul, o Brasil faz fronteira com 10, o que comprova assim sua dimensão continental (IBGE, 2015).

À medida que a logística do transporte de drogas se modernizou, os esforços no sentido de reprimir o tráfico também avançaram, mas em menor proporção. O baixo investimento do poder público resultou em mecanismos de defesa vulneráveis e de certa maneira relapsos.

Se por um lado essa fragilidade representa um grave problema, por outro se apresenta como uma grande oportunidade. E é justamente neste espaço que diversas forças de segurança Brasil afora têm apresentado iniciativas inovadoras de enfrentamento ao crime, buscando assim dar uma adequada resposta às demandas apresentadas.

No que tange à repressão ao tráfico de drogas e afins, dentre os estados fronteiriços há que se destacar o trabalho desenvolvido pela Polícia Militar dos Estados de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul.

Ambos os entes da federação criaram unidades destinadas a apoiar os órgãos federais que atuam na fronteira do Brasil, no caso do Mato Grosso o Grupo Especial de Fronteira - GEFRON, atuante na região limítrofe com a Bolívia, e no Mato Grosso do Sul o Departamento de Operações de Fronteira - DOF, que age nas regiões fronteiriças entre Bolívia e o Paraguai.

Ainda, merece destaque o trabalho de enfrentamento ao tráfico de drogas desenvolvido pela Polícia Federal, por meio das diversas Delegacias de Repressão a Entorpecentes - DRE's e Grupos de Investigações Sensíveis - GISE's, e também pela Força Aérea Brasileira, os quais serão oportunamente demonstrados.

Da análise dessa atuação estatal, conclui-se que os crimes mais recorrentes em que se empregam a aeronave são o tráfico de drogas, contrabando, descaminho e a lavagem de dinheiro.

Mesmo que seja um número variável, pode-se afirmar que ocorre em média a apreensão de pelo menos uma aeronave envolvida com tais modalidades criminosas todos os meses no Brasil, dando-se com maior frequência na região centro-oeste, até mesmo pela proximidade com os países produtores de drogas, seguido da região sul e norte.

Com o desenvolvimento do presente estudo, intenta-se demonstrar o trabalho que já é desenvolvido pelas forças de segurança pública no Brasil no que tange à repressão aos crimes já relatados, e em quais condições seria viável a utilização das aeronaves apreendidas pelos órgãos envolvidos na prevenção e repressão ao crime.

Ao final, almeja-se munir os gestores da segurança pública de informações que lhe permitam indicar, tecnicamente, as vantagens e desvantagens de se utilizar uma aeronave apreendida, auxiliando-o na tomada de decisão quanto a viabilidade de operacionalização do bem.

1.2 PROBLEMATIZAÇÃO E PERGUNTA DE PESQUISA

Nas últimas cinco décadas, notou-se um aumento expressivo da utilização de aeronaves para o cometimento de crimes, em especial o tráfico de drogas.

O transporte aéreo é o meio pelo qual os criminosos conseguem levar a maior quantidade de carga no menor tempo possível, exigindo do Poder Público uma atenção especial para inibir esta prática.

Dados da Organização Mundial do Comércio - OMC mostram que o Brasil ocupa o 27º lugar em *ranking* dos maiores exportadores do mundo. Isso, somado ao fato de ser a 8ª economia do mundo, e ainda pela sua estratégica posição na América do Sul, torna quase que obrigatória a passagem pelo Brasil das drogas que vão para o restante do mundo, em especial a cocaína (GLOBO.COM, 2019).

E é neste contexto que tem se dado as apreensões de aeronaves em território brasileiro. Algumas em excelente estado de conservação, outras menos, inclusive com adulterações que ameaçam a segurança operacional a todo tempo.

Porém, é inequívoca a importância do serviço aéreo realizados pelas diversas forças de segurança pública no Brasil, sendo que as apreensões de aeronaves abrem uma grande oportunidade para a utilização destes equipamentos no enfrentamento ao crime, desobrigando o poder público de investir elevadas importâncias na aquisição de aeronaves.

Assim, o efetivo enfrentamento ao crime representa um conjunto de ações que se desdobram, não se resumindo às prisões em flagrante. Necessariamente, para desestruturar as organizações criminosas, é preciso enfraquecer suas bases.

Justamente por isso, além do prejuízo causado com a apreensão das cargas, pessoas e aeronaves, a utilização das aeronaves pelas forças de segurança pública é medida providencial, que ataca o cerne das organizações criminosas.

Considerando o cenário apresentado, **em que circunstâncias é juridicamente possível e tecnicamente viável a utilização de aeronaves envolvidas com ilícitos penais apreendidas pelas forças de segurança pública?**

1.3 OBJETIVOS

1.3.1 Objetivo Geral

Esclarecer em quais hipóteses é possível que aeronaves utilizadas para a prática de crimes, sejam destinadas aos órgãos de segurança pública no Brasil, mostrando ainda como identificar a viabilidade do uso na análise de cada caso.

1.3.2 Objetivos Específicos

- a. Historiar a cronologia do tráfico de drogas com o emprego de aeronaves no mundo em geral e no Brasil em particular;

- b. Descrever as diferenças dos crimes em espécie no que se refere ao tráfico de drogas, contrabando, descaminho e lavagem de dinheiro;
- c. Descrever as atribuições das Instituições de Defesa Nacional e de Segurança Pública brasileiras no combate ao tráfico de drogas;
- d. Analisar os procedimentos quanto à destinação das aeronaves apreendidas pela Justiça e colocadas à disposição de órgãos de Segurança Pública.

1.4 JUSTIFICATIVA

A pesquisa tem base na atividade laboral exercida pelo autor, o qual possui quatorze anos de serviço dedicados à atividade policial militar, e dez anos dedicados à aviação. Neste período, diversas foram as ocasiões em que atuou em operações, principalmente contra o tráfico de drogas, nas quais em algumas foi utilizado o modal aéreo.

Coube-lhe ainda a incumbência de instituir o serviço de asas fixas na Polícia Militar do Estado de Goiás, o qual, driblando as dificuldades financeiras do Estado, obteve junto à Justiça Federal a autorização para uso de uma aeronave apreendida.

A pesquisa mostra-se bastante relevante ao pontuar de forma clara e objetiva, não apenas as vantagens proporcionadas pelo uso da aeronave nas atividades de segurança pública, mas também as dificuldades que devem ser consideradas quando da decisão de utilizar uma aeronave apreendida no crime, servindo assim como um norte referencial para aqueles que busquem orientações quanto à utilização de aeronaves desta natureza.

A pesquisa é fruto de estudo doutrinário e jurisprudencial, mas também do empirismo proporcionado pela atividade policial, residindo aqui a maior fonte do saber: a experiência.

Espera-se que aqueles que tenham acesso ao material possam despertar um novo olhar à atividade de segurança pública, especialmente sobre a repressão ao tráfico de drogas. O interesse público deve prevalecer às demais garantias, o que não permite, de forma alguma, que aeronaves que poderiam estar transportando órgãos, enfermos ou tropas policiais, apodreçam nos pátios dos aeroportos desta imensa nação brasileira. Igualmente, o sucateamento da segurança pública do Brasil não condiz com os milhões de reais parados em contas judiciais, aguardando o tão esperado trânsito em julgado.

1.5 METODOLOGIA

Em relação ao propósito demonstrado, o trabalho basear-se-á em uma pesquisa explicativa, dedicando-se a clarear tanto o fenômeno do tráfico de drogas pelo modal aéreo, quanto a provável destinação das aeronaves apreendidas, visando orientar os operadores de segurança pública sobre os aspectos que devem ser observados quando da decisão de operacionalizar alguma dessas aeronaves.

Ainda, adotou-se uma abordagem quali-quantitativa, visando delimitar e compreender com mais clareza o tema, facilitando o apontamento de possíveis soluções, além de identificar eventuais equívocos nas políticas e estratégias adotadas até então.

Para o desenvolvimento da pesquisa, foram analisadas operações policiais desencadeadas em todo território nacional, porém, com foco nas ocorrências registradas na região Centro-Oeste do Brasil.

O material desenvolvido é fruto basicamente de visitas técnicas e análise documental, especialmente de inquéritos policiais e processos judiciais, contudo, foi realizada revisão bibliográfica de doutrinas relacionadas ao tema.

1.6 ESTRUTURA DA MONOGRAFIA

Dividida em seis capítulos, a pesquisa apresenta a seguinte estrutura:

No primeiro capítulo, são tratados os aspectos introdutórios, apresentando ao leitor o cenário em que a pesquisa se desenvolve, limitando a natureza do tema e as razões que ensejaram o desenvolvimento do trabalho. É onde estão definidos os objetivos gerais e específicos, a problematização e a pergunta de pesquisa, bem como a estrutura em questão.

O segundo capítulo, aborda termos basilares do trabalho, trazendo uma breve evolução história da aviação e das drogas, buscando conceituá-los e definir a sua importância na sociedade. Por sua relevância no mundo, reserva uma análise especial à droga denominada cocaína, comentando sobre a sua produção e valores praticados no mercado internacional. Finaliza o capítulo com uma discussão acerca do transporte de drogas em aeronaves.

Avançando mais, o terceiro capítulo mostra uma reflexão sobre os crimes que mais frequentemente utilizam aeronaves para a sua consecução. Dentre eles destacam-se as seguintes modalidades: tráfico de drogas, contrabando, descaminho e lavagem de dinheiro.

O quarto capítulo trata especialmente do enfrentamento ao tráfico de drogas pelas forças de segurança e pela Força Aérea Brasileira. Embora o foco seja o tráfico de drogas, há relatos de outras modalidades praticadas, porém, sob o mesmo modal aéreo. São citadas algumas operações que resultaram na apreensão de aeronaves, rotas preferencialmente utilizadas pelos criminosos e, por fim, alguns detalhes de uma das maiores operações da polícia federal contra o tráfico pelo meio aéreo, a Operação Flak.

O capítulo cinco apresenta uma análise mais voltada para aqueles que atuam na aviação de segurança pública, demonstrando as questões que devem ser sopesadas quando se opta por operacionalizar uma aeronave apreendida com ilícitos penais. Também são demonstradas as formas legais de destinação destes bens, bem como apontadas sugestões de uso, que ensejam inclusive alteração legislativa.

O sexto capítulo traz as conclusões que a pesquisa possibilitou, cumprindo os objetivos inicialmente propostos, e provocando uma reflexão sobre a forma como o Estado conduz suas políticas públicas de combate ao crime organizado, enfatizando o tráfico de drogas.

Por fim, o último capítulo traz as referências utilizadas para a conclusão dos trabalhos desenvolvidos.

2 CRONOLOGIA DO TRÁFICO DE DROGAS COM O EMPREGO DE AERONAVES

Desde a construção do primeiro avião no início do século XX até os dias atuais, diversas foram as inovações realizadas, produzindo máquinas cada vez mais confiáveis, ágeis e com custo operacional relativamente baixo.

Estas características contemplam os requisitos buscados pelos traficantes, fazendo com que a utilização de aeronaves torne-se algo bastante atrativo para a consecução de suas atividades criminosas.

Para melhor esclarecer o leitor em relação ao tema objeto da pesquisa, demonstrando de forma mais minuciosa o por que do transporte aéreo de drogas, oportuno se faz trazer à tona um pouco da evolução histórica da aviação, apresentando os fins que foram dados à essas máquinas extraordinárias desde a sua criação.

De igual forma, convém relatar, ainda que brevemente, a história daquilo que se entende por droga, abordando quais os objetivos iniciais e atuais, e como a legislação aborda o tema.

2.1 BREVE EVOLUÇÃO DA HISTÓRIA DA AVIAÇÃO

Em que pese a indefinição acerca do verdadeiro inventor do avião, se seriam os irmãos Wilbur e Orville Wright, com o *Wright Flyer* em 1903, ou o brasileiro Santos Dumont, com o 14-Bis em 1906, é pacífico o entendimento acerca do objetivo de tais equipamentos, qual seja: transportar pessoas e cargas com segurança e rapidez.

Outros experimentos aéreos já haviam sido colocados em operação, como o dirigível, mas não ainda um que abrigasse o conceito de aeródino, ou seja, uma aeronave mais pesada que o ar.

Indubitavelmente, os inventores destas máquinas as criaram com o nobre propósito de ajudar as pessoas de sua época, apresentando um meio inovador de se deslocarem, poupando tempo e esforço físico para superar as longas distâncias que separavam as cidades.

A sociedade daquele momento da história ainda possuía resquícios da época medieval, muito dependente do emprego de animais para o transporte de pessoas e cargas, mas já marcada por algumas inovações, como o automóvel, ainda inacessível à maior parte da população.

Porém, é fato que o século XX talvez tenha sido o período em que a sociedade se desenvolveu mais rapidamente, oportunidade na qual sucessivos experimentos

foram aprimorados, resultando em invenções de toda sorte, que modernizaram e modificaram a vida de toda humanidade.

Neste sentido, o objetivo inicialmente apresentado com a criação do avião foi rapidamente deturpado com o passar do tempo, sob a égide do interesse patrocinado.

Prova disto foi o seu emprego na 1ª Guerra Mundial, entre julho de 1914 e novembro de 1918, sendo utilizado como plataforma de observação em missões de reconhecimento aéreo nos primeiros anos, e posteriormente como bombardeiro, obviamente bastante limitado em sua capacidade de carga e alcance.

Com todas atrocidades identificadas nos períodos de guerra, é inegável reconhecer que nestas ocasiões surgem inúmeros avanços tecnológicos, o que refletiu diretamente na aviação, permitindo a construção de aeronaves cada vez mais leves, velozes e resistentes.

Na 2ª Guerra Mundial, entre setembro de 1939 e setembro de 1945, a utilização de aeronaves foi algo de importância ímpar, que mudou os rumos do combate.

Aeronaves de caça como os P-51 (*Mustang*), equipados com motores de 12 cilindros e 1490 cavalos de força, desenvolviam velocidades de até 700 km/h. Também foram utilizados bombardeiros como o B-17 *Flying Fortress* (Fortaleza voadora), equipado com 4 motores de 1200 cavalos de força cada e capacidade de 7800 kg de bombas, tudo isto a uma velocidade de até 460 km/h (MIRANDA, 2009).

Assim como os modelos citados como exemplo, existe uma infinidade de outras aeronaves que foram produzidas e empregadas na Segunda Guerra Mundial para finalidades específicas, como aviões anfíbios, hidroaviões, caças e bombardeiros preparados para operar em navios porta-aviões, planadores, aviões de foto-reconhecimento, o primeiro avião a jato, dentre outros.

Algumas destas, como o Douglas DC-3, produzido entre os anos de 1936 e 1950, são utilizadas até hoje no transporte aéreo regular em alguns países da América do Sul e África, tamanha sua confiabilidade e qualidade de projeto.

2.2 DROGAS: EVOLUÇÃO HISTÓRICA E CONCEITO

Visando contextualizar a pesquisa, a definição do que vem a ser considerado droga remonta a um passado muito distante, confundindo-se até mesmo com a própria história da humanidade.

O uso variava de acordo com a comunidade local, geralmente associado a fins terapêuticos, religiosos ou em determinados rituais, não estando associado a algo necessariamente ruim.

Em matéria publicada na revista Super Interessante em 2016, há relatos de que cerca de 5 mil anos atrás, durante uma caçada na África central, uma tribo de pigmeus observou o comportamento incomum de javalis selvagens ao comerem determinada planta, atualmente conhecida como iboga. (ABRIL, 2019).

Movidos pela curiosidade, os caçadores comeram daquela planta, o que lhes provocou uma enorme sensação de prazer. Com base em suas crenças, entenderam que a planta era possuída por uma divindade, passando a utilizá-la em rituais próprios, o que acabou por se alastrar dentre as tribos da época, sendo feitos ainda nos dias atuais em alguns países da África.

Assim, inúmeras substâncias são utilizadas em todo o mundo a milhares de anos, como dito anteriormente, associadas a fins terapêuticos, religiosos ou ritualísticos. O misticismo envolto na cultura das civilizações antigas, como os indígenas, é terreno fértil para a utilização destas substâncias alucinógenas.

Coincidentemente, o uso de drogas só passou a ser analisado internacionalmente como um problema no início do século XX, próximo à época da criação do avião. Tal medida se deu em virtude do vício em ópio que atingiu cerca de um quarto da população masculina adulta na China, em 1906. (UNODOC, 2019).

Esse preocupante cenário ensejou a realização de uma Convenção em Xangai, no ano de 1909, onde se discutiram formas de controle do fornecimento e uso de ópio, até então comumente utilizado pela sociedade, sendo inclusive considerado uma moeda de troca à época.

Após a Convenção de Xangai, ocorreu ainda a Primeira Conferência Internacional do Ópio, realizada no ano de 1912 em Haia.

Em que pese os dois eventos terem resultado em pouca mudança prática, representaram o primeiro olhar crítico da comunidade internacional sobre as drogas. Foi a partir deste momento que a questão passou a ser enxergada como um problema sério e carente de enfrentamento.

A maior repressão passou a ser da própria sociedade e não exatamente do Estado. O ato de usar drogas era, e ainda é, uma conduta moralmente reprovável, e por bastante tempo esse foi o único dispositivo de contenção.

A primeira metade do século XX foi tomada por tensões oriundas do período das duas grandes guerras, o que deixou a preocupação com as drogas em segundo

plano por parte do poder público, visto que o seu uso foi inclusive fomentado neste período.

Atualmente, a doutrina classifica as drogas em lícitas, sendo assim consideradas aquelas que são comercializadas livremente desde que cumpridos determinados requisitos sanitários, como o álcool e o tabaco, e as drogas ilícitas, cuja comercialização é proibida por lei, como a cocaína e canabinoides (*maconha*).

As drogas lícitas, por sua natureza, tem relativa normatização controladora, mostrando-se, por outro lado, como importante instrumento da economia.

O seu uso, embora permitido, não é um direito absoluto, submetendo seus adeptos a algumas vedações, como por exemplo de não conduzir automóvel quando sob o efeito de álcool ou outras substâncias de efeito análogo. Ainda como exemplo, é proibida a venda de bebidas alcoólicas a menores de 18 anos, visto que as pessoas até essa faixa etária estão em uma situação de vulnerabilidade.

Existem políticas públicas no sentido de reprimir o uso principalmente do álcool e tabaco, por entenderem que estas drogas, além de serem altamente nocivas à saúde e até mesmo por representarem uma flagrante ameaça à segurança pública, são a porta de entrada para as drogas ilícitas, vez que os efeitos no organismo do usuário se assemelham em muitos aspectos.

Em material disponibilizado em seu sítio na internet, a Polícia Federal afirma que em relação aos efeitos causados ao sistema nervoso central, as drogas, e aqui não há distinção entre lícitas e ilícitas, se dividem em três grupos: depressoras, estimulantes e perturbadoras. (POLICIA FEDERAL, 2019).

Drogas depressoras são aquelas que diminuem a atividade mental, afetando a capacidade motora do indivíduo, causando uma euforia inicial e após um aumento de sonolência. Exemplos: álcool, ansiolíticos, ópio e derivados (heroína, morfina, etc.).

Estimulantes são aquelas drogas que, como sugere o nome, estimulam ou aumentam a atividade mental, deixando o indivíduo em um estado de atenção acima do normal, exageradamente alerta, causando hiperatividade e insônia. São exemplos a cocaína (e seus derivados como o crack e merla), o tabaco e as anfetaminas.

Por fim, as drogas perturbadoras ou alucinógenas são as que causam uma percepção equivocada da realidade, levando o indivíduo a verdadeiros delírios. Exemplos: maconha e êxtase.

No Brasil, para se reconhecer determinada substância como droga, buscamos o conceito na chamada Lei de Drogas, Lei 11.343, de 23 de agosto de 2006, que traz em seu artigo 1º, parágrafo único:

Art. 1º, Parágrafo único. Para fins desta lei, consideram-se como drogas as substâncias ou os produtos capazes de causar dependência, assim especificados em lei ou relacionados em listas atualizadas periodicamente pelo Poder Executivo da União.

Ainda, o artigo 66 da mesma Lei assim diz:

1º desta Lei, até que seja atualizada a terminologia da lista mencionada no preceito, denominam Art. 66. Para fins do disposto no parágrafo único do art. -se drogas substâncias entorpecentes, psicotrópicas, precursoras e outras sob controle especial, da Portaria SVS/MS nº 344, de 12 de maio de 1998.

Pois bem, da leitura do citado artigo, resta insuficiente a conclusão acerca do que vem a ser considerado droga, vez que ao afirmar que são assim consideradas aquelas substâncias especificadas em lei ou relacionadas em listas atualizadas periodicamente pelo Poder Executivo da União, esta lei não define quais sejam tais substâncias.

Na hipótese, tem-se o que a doutrina chama de norma penal em branco. Segundo definição de Rogério Greco (2009, p. 22):

Normas penais em branco ou primariamente remetidas são aquelas em que há uma necessidade de complementação para que se possa compreender o âmbito de aplicação de seu preceito primário. Isso significa que, embora haja descrição da conduta proibida, essa descrição requer, obrigatoriamente, um complemento extraído de um outro diploma - leis, decretos, regulamentos, etc. - para que possam, efetivamente, ser entendidos os limites da proibição ou imposição feitos pela lei penal, uma vez que, sem esse complemento, torna-se impossível a sua aplicação.

Neste sentido, visando preencher a lacuna deixada pelo conceito trazido no artigo 1º da Lei de Drogas, existe a Portaria nº 344/1998 da Secretaria de Vigilância Sanitária do Ministério da Saúde, atualmente Agência Nacional de Vigilância Sanitária - ANVISA, a qual traz em seu Anexo 1 um rol taxativo das substâncias consideradas drogas no Brasil. (ANVISA, 1998).

Complementando o tema, é válido ressaltar que o Brasil é signatário de convenções internacionais das Nações Unidas acerca do controle de drogas, as quais se complementam, sendo elas: Convenção Única de Entorpecentes (1961); Convenção Sobre Substâncias Psicotrópicas (1971); Convenção Contra o Tráfico Ilícito de Entorpecentes e Substâncias Psicotrópicas (1988).

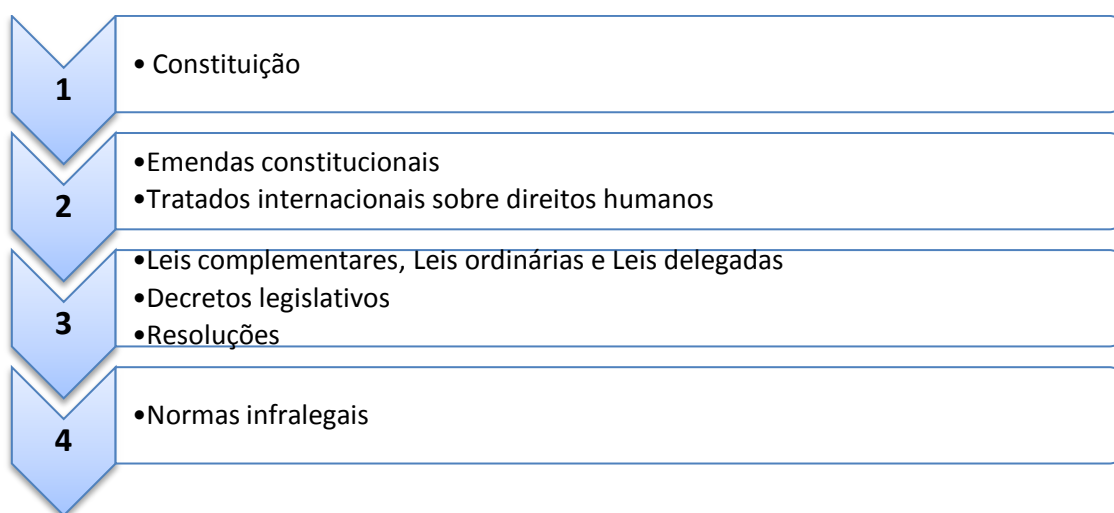
Para sanar eventual dúvida quanto à validade jurídica destas Convenções no direito brasileiro, e se validadas qual seria a posição que elas ocupam dentre as normas, buscou-se a resposta na obra "Teoria Pura do Direito", publicada em 1933 e

de autoria do positivista austríaco Hans Kelsen. Com esta obra, Kelsen deu um novo olhar ao direito, passando a explicá-lo por meio de uma lógica, estruturando as normas através de uma hierarquia.

Assim, existe sempre uma norma superior que estabelece as limitações das normas inferiores, não podendo aquelas irem além, ou até aquém do que o previsto na norma superior. (KELSEN, 1933)

Tamãha foi a relevância da tese apresentada por Kelsen, que a sua teoria das normas predomina até hoje, facilmente identificada por meio da conhecida Pirâmide de Kelsen, a qual classifica as normas como a seguir:

Figura 1: Pirâmide de Kelsen



Fonte: KELSEN, Hans. Teoria Pura do Direito. 6ª ed. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

Da obra, extrai-se ainda o seguinte conceito:

"A ordem jurídica não é um sistema de normas jurídicas ordenadas no mesmo plano, situadas umas ao lado das outras, mas é uma construção escalonada de diferentes camadas ou níveis de normas jurídicas. A sua unidade é produto da conexão de dependência que resulta do fato de a validade de uma norma, que foi produzida de acordo com outra norma, se apoiar sobre essa outra norma, cuja produção, por sua vez, é determinada por outra; e assim por diante, até abicar finalmente na norma fundamental - pressuposta. A norma fundamental - hipotética, nestes termos - é, portanto, o fundamento de validade último que constitui a unidade desta interconexão criadora."

Sobre a validade das Convenções citadas anteriormente, diretamente ligadas à questões de direitos humanos como é o caso das drogas, a Constituição Federal de 1988 assegura em seu artigo 5º, LXXVIII, § 3º:

§ 3º Os tratados e convenções internacionais sobre direitos humanos que forem aprovados, em cada Casa do Congresso Nacional, em dois turnos, por três quintos dos votos dos respectivos membros, serão equivalentes às emendas constitucionais.

Logo, pelo demonstrado na teoria de Kelsen e o previsto na Constituição Federal, conclui-se que estas Convenções Internacionais tem equivalência às emendas constitucionais, portanto, devem ser reconhecidas pelo Brasil, o que lhes deu eficácia plena.

2.3 COCAÍNA, O OURO BRANCO

Dentre as diversas drogas existentes, a cocaína é a que mais movimenta dinheiro, sendo extremamente valiosa e desejada no mundo todo.

Neste ano, a UNODOC publicou um relatório bastante detalhado com dados sobre a produção e consumo de drogas no mundo, apontando, dentre outras questões, os países que são os maiores produtores, consumidores e quais os tipos de drogas mais utilizados. (UNODOC, 2019).

Analisando o que o relatório traz sobre cocaína, consta que o Brasil é o 2º maior país consumidor, ficando atrás apenas dos Estados Unidos. Afirma que 6 milhões de brasileiros já fizeram uso desta droga na vida, o que representa aproximadamente 3% da população. (UNODOC, 2019).

Sobre a produção desta droga, a Colômbia encabeça a lista com 171.000 hectares de área de coca cultivada, seguida por Peru e Bolívia, respectivamente com área cultivada de 49.800 e 24.500 hectares. (UNODOC, 2019).

A cocaína é extraída a partir das folhas de uma planta chamada *erythroxylon coca*. Após a extração e secagem das folhas, elas são submetidas a um processo longo e trabalhoso que envolve a adição de diversos insumos, como a gasolina, querosene ou óleo diesel, deixando-a num estado líquido. (CEBRID, 2019).

O composto resultante é tratado com cal, ácido sulfúrico, carbonato de sódio ou até mesmo cimento, a partir de quando já ganha um aspecto mais sólido, gerando o que se chama de pasta base de cocaína. Da pasta base, adiciona-se ácido clorídrico, que por sua vez origina o cloridrato de cocaína, que é a cocaína com aparência de cristais de sal. (CASTRO NETO, 2016).

A cocaína exportada dos países andinos geralmente sai na forma de pasta base. Com um quilo de "óleo", termo usado pelos traficantes para se referir à pasta base, são fabricados outros cinco quilos de cocaína, ou até mais dependendo do que se

adiciona, razão pela qual, até mesmo pela logística necessária para o transporte, há uma preferência de aquisição do produto nesta forma.

E aqui a aeronave exerce seu trabalho de maior relevância, transportar a droga dos países produtores para outros países. O perfil das pistas de pouso comumente utilizadas, geralmente curtas, não pavimentadas e cercada por obstáculos como montanhas e a densa vegetação, tende a limitar a operação em aeronaves de pequeno porte, com capacidade de carga entre 500 e 1000 quilos do produto.

Oportuno ressaltar que o preço do produto se eleva consideravelmente à medida em que se distancia da fonte produtora. Assim, enquanto um quilo de pasta base de cocaína custa aproximadamente R\$ 2.500,00 na fonte produtora, chega aos grandes centros como São Paulo e Rio de Janeiro com uma valorização de dez vezes mais, ultrapassando a faixa dos R\$ 25.000,00. (JORNAL OESTE, 2019).

No mercado internacional a cocaína alcança cifras surpreendentes, sendo que o quilo desta droga chega a superar os 50 mil dólares nos Estados Unidos e mais de 300 mil dólares na Austrália. (FINANCE, 2018).

Esta informação, justifica as cifras bilionárias que o mercado das drogas movimenta no mundo, alimentando toda uma cadeia de atividades, desde o produtor até o consumidor final.

2.4 O TRANSPORTE DE DROGAS EM AERONAVES

Superada a parte histórica da aviação e das drogas, este tópico se dedica a explicar a evolução do transporte de drogas em aeronaves.

Conforme demonstrado anteriormente, não é de hoje que a sociedade faz uso de substâncias entorpecentes, o que permite concluir que desde sempre estas substâncias são transportadas das mais diversas formas existentes, incluindo o meio aéreo.

O ponto chave é o momento em que a sociedade organizada passou a reprimir a comercialização e o uso de drogas, o que ocorreu de fato na segunda metade do Século XX, justamente quando as aeronaves passaram a ser utilizadas com mais frequência para o transporte de drogas.

Os Estados Unidos tem um papel fundamental na repressão ao tráfico e uso de drogas, o que não impede que eles sejam o maior consumidor de drogas no mundo, conforme dados publicados pela UNODOC (*United Nations Office on Drugs and Crime*). (UNODOC, 2019).

Neste sentido, já em 1961 a Organização das Nações Unidas (ONU) celebrou a Convenção Única sobre Entorpecentes, referendada no Brasil pelo Decreto nº 54.216 de 27 de agosto de 1964, a qual estabeleceu medidas internacionais de repressão ao tráfico e uso de drogas.

É inevitável tratar do tema de transporte aéreo de drogas sem mencionar aquele que tenha sido talvez o mais conhecido traficante de drogas da história, Pablo Escobar.

Antes de se tornar um dos homens mais ricos do mundo, o colombiano Pablo Emilio Escobar Gaviria trabalhava com o transporte de mercadorias contrabandeadas, geralmente cigarros, o que lhe deu um profundo conhecimento sobre rotas alternativas no território colombiano e nos países vizinhos, como Peru e Equador. (AVENTUAS NA HISTÓRIA, 2019).

Isso lhe permitiu operar tranquilamente, evitando fiscalizações e, quando as encontrava, pagando-lhes o suborno necessário para que continuasse sua atividade.

Visionário e ambicioso, Escobar viu uma janela de oportunidade para que pudesse ganhar mais dinheiro por meio destas rotas, abandonando o contrabando de cigarros e dedicando-se ao transporte e comércio de drogas, inicialmente a maconha e posteriormente a cocaína, fato este que veio a ocorrer por volta de 1975.

Não satisfeito com o sucesso de seus negócios ilícitos, Escobar passou a exportar a droga principalmente para os Estados Unidos, mas também para o Canadá, Europa e Ásia, o que exigia dele um cuidado especial com a logística empregada no transporte.

Foi a partir de então que as aeronaves passaram a desempenhar um papel fundamental nesta atividade. Geralmente elas partiam carregadas de drogas da Colômbia com destino à América Central (especialmente o Panamá, mas ainda para a Costa Rica e República Dominicana), ou ilhas do Caribe, de onde a carga seguia em embarcações, ou por via aérea mesmo diretamente para o território americano.

Na entrada da *Hacienda Napoles* (Fazenda Nápoles, propriedade rural de Escobar localizada próximo a Medellin, na Colômbia), existe um pórtico sobre o qual está aquele que seria o primeiro avião utilizado por ele para levar drogas aos Estados Unidos.

O modelo, um Piper PA-18 de matrícula HK-671, é um monomotor a pistão de asa alta, ainda utilizado no Brasil e em outros países para a formação de pilotos. Foi produzido nos Estados Unidos entre os anos de 1949 e 1983, e desenvolve uma velocidade média de 185 km/h em cruzeiro, o que possibilita uma viagem direta de Medellin a Miami em aproximadamente 12 horas. (PIPER PA-18, 2019).

Os números sugerem uma certa desconfiança quanto à eficiência do transporte aéreo no idos de 1970, porém, comparado ao que seria gasto por via terrestre ou marítima, além do risco de ter apreendida a carga e os transportadores, mostram-se bastante favoráveis, vez que o valor da droga no destino é extremamente elevado.

A partir de então, o transporte aéreo de drogas passou a ser a prioridade na logística de Escobar, o qual adquiria aeronaves de modelos e tamanhos diversificados, a fim de atender a demanda sempre crescente pela mercadoria que comercializava.

As formas encontradas por Escobar para dar vazão à droga pelo meio aéreo são bastante utilizadas ainda hoje, como: realizar as operações em pistas não homologadas de propriedades rurais, voar a baixa altura para não ser detectado por radares, fraudar matrículas de aeronaves para driblar a fiscalização, arremessar a carga em voo, queimar a aeronave no destino, dentre outras.

Para superar as longas distâncias que as aeronaves precisam voar, é comum a alteração de suas características no que diz respeito à capacidade de combustível, sendo o aumento dos tanques ou a instalação de tanques adicionais algo bastante recorrente neste universo criminoso. Há casos em que a capacidade de combustível é mais que o dobro da original, permitindo voos com tempo superior a 10 horas.

Isso revela certa astúcia dos traficantes, mas também demonstra uma grande irresponsabilidade, pois com a capacidade alterada, a configuração da aeronave é completamente modificada, onde seu centro de gravidade é deslocado e a estrutura sofrerá esforços estruturais para os quais ela não foi projetada, o que aumenta exponencialmente o risco de acidentes.

Não bastasse o aumento dos tanques originais, grande parte destas aeronaves possui um sistema de alimentação de combustível adicional, que permite o abastecimento da aeronave em voo, a partir de galões de combustível que são levados à bordo.

Por si só, esta última ação caracteriza o crime de atentado contra a segurança de transporte aéreo, e enseja a prisão do piloto e interdição da aeronave. É o que prevê o Código Penal Brasileiro em seu artigo 261:

Atentado contra a segurança de transporte marítimo, fluvial ou aéreo

Art. 261 - Expor a perigo embarcação ou aeronave, própria ou alheia, ou praticar qualquer ato tendente a impedir ou dificultar navegação marítima, fluvial ou aérea:

Pena - reclusão, de dois a cinco anos.

Sinistro em transporte marítimo, fluvial ou aéreo

§ 1º - Se do fato resulta naufrágio, submersão ou encalhe de embarcação ou a queda ou destruição de aeronave:

Pena - reclusão, de quatro a doze anos.

Prática do crime com o fim de lucro

§ 2º - Aplica-se, também, a pena de multa, se o agente pratica o crime com intuito de obter vantagem econômica, para si ou para outrem.

Modalidade culposa

§ 3º - No caso de culpa, se ocorre o sinistro:

Pena - detenção, de seis meses a dois anos.

Analisando as operações desencadeadas nos últimos dez anos, não há uma quantidade exata de quilos de droga transportados em aeronave, até mesmo porque isso depende de uma série de fatores, como o destino da droga, o tipo do entorpecente, o modelo da aeronave empregada e o perfil do adquirente.

Não é incomum que grupos distintos se associem para adquirir uma carga de droga no exterior, numa forma de "consórcio do crime", onde agindo como uma cooperativa, consegue adquirir uma quantidade maior de droga com os custos reduzidos.

O mercado do tráfico é bastante atrativo para os pilotos, isso porque para se fazer um voo para a Bolívia partindo do Brasil, um piloto recebe em média 30 mil dólares. Para a Venezuela, em razão do elevado risco, o valor chega a 50 mil dólares.

As vultosas quantias pagas aos pilotos tem influenciado diretamente outra questão: o perfil daqueles que se prontificam a cumprir essa arriscada tarefa. Durante a pesquisa conclui-se que, diferente do que ocorria até uma década atrás, os traficantes tem recrutado cada vez mais jovens pilotos, muitos deles até desprovidos de habilitação para voar, com pouca experiência.

Isso é algo temerário, pois a disponibilidade de pilotos no mercado nacional tem crescido consideravelmente e de forma muito rápida, o que acaba por fomentar o mundo do crime. O que muitos ignoram, talvez até mesmo pela tenra idade e movidos pela promessa de faturar uma expressiva importância em pouco tempo, é o risco da atividade.

Sobrevoar a floresta amazônica por horas, sujeito a panes na aeronave, interceptação de caças da Força Aérea Brasileira e de outros países, operar em pistas restritas, e, não menos possível, a execução perpetrada pelos traficantes, é uma triste realidade que não é considerada pelos pilotos.

Não são raros os casos de pilotos que saíram pra fazer um voo destes e nunca mais retornaram para o seio de suas famílias. As mortes em decorrência de acidentes e homicídios são consequências naturais dessa nefasta realidade.

Ainda que o objeto da pesquisa seja a utilização das aeronaves apreendidas no tráfico de drogas pelas forças de segurança pública, convém destacar outras modalidades criminosas que também ensejam essa possibilidade, muitas delas em conluio com o tráfico de drogas.

O entendimento jurisprudencial no sentido de se autorizar o uso provisório parte do pressuposto de que o aparelhamento das forças de segurança pública é medida vital para a repressão ao crime, propiciando aos estados uma ferramenta versátil, que trás inúmeros benefícios ao ente favorecido e à sociedade.

Assim, além do tráfico de drogas, a prática do contrabando, descaminho e lavagem de dinheiro são crimes que comumente são praticados com a utilização de aeronaves, dificultando sobremaneira a ação fiscalizatória do Estado e permitindo lucros exorbitantes aos criminosos.

2.5 TRÁFICO DE DROGAS

O caput artigo 33 da Lei 11.343, de 2006, traz a seguinte definição em relação ao crime de tráfico de drogas:

Art. 33. Importar, exportar, remeter, preparar, produzir, fabricar, adquirir, vender, expor à venda, oferecer, ter em depósito, transportar, trazer consigo, guardar, prescrever, ministrar, entregar a consumo ou fornecer drogas, ainda que gratuitamente, sem autorização ou em desacordo com determinação legal ou regulamentar:

O tipo penal elencado estabelece dezoito condutas que caracterizam a prática do tráfico de drogas. Na hipótese, para definir se o fato praticado é crime de tráfico ou não, a doutrina aplica aquilo que se chama de princípio da alternatividade, claramente explicitado por Marcelo Azevedo como descrito a seguir:

"aplica-se aos tipos mistos alternativos, isto é, àqueles que descrevem crimes de ação múltipla. Assim, mesmo havendo várias formas de conduta (mais de um verbo) no mesmo tipo, somente haverá a consumação de um único delito, independente da quantidade de condutas realizadas no mesmo contexto. Na realidade, observa-se que não há conflito de normas, mas conflito dentro da própria figura típica.

Da análise do *caput* do artigo 33 e aplicando o princípio da alternatividade, resta concluir que o ato de "transportar" droga configura claramente o crime de tráfico, afastando qualquer outra alegação em sentido contrário.

Igualmente, incide no crime aquele que transporta matéria-prima, insumo ou produto químico destinado à preparação de drogas, conforme se extrai do §1º do artigo 33, assim transcrito:

§ 1o Nas mesmas penas incorre quem:
I - importa, exporta, remete, produz, fabrica, adquire, vende, expõe à venda, oferece, fornece, tem em depósito, transporta, traz consigo ou guarda, ainda que gratuitamente, sem autorização ou em desacordo com determinação legal ou

regulamentar, matéria-prima, insumo ou produto químico destinado à preparação de drogas;

II - semeia, cultiva ou faz a colheita, sem autorização ou em desacordo com determinação legal ou regulamentar, de plantas que se constituam em matéria-prima para a preparação de drogas;

III - utiliza local ou bem de qualquer natureza de que tem a propriedade, posse, administração, guarda ou vigilância, ou consente que outrem dele se utilize, ainda que gratuitamente, sem autorização ou em desacordo com determinação legal ou regulamentar, para o tráfico ilícito de drogas.

2.6 CONTRABANDO E DESCAMINHO

Há outras duas modalidades criminosas que seus praticantes frequentemente recorrem ao emprego de aeronaves: o contrabando e o descaminho. Embora guardem certa semelhança e estejam inseridos no capítulo que trata dos crimes praticados por particular contra a administração em geral, necessário se faz distinguir as duas práticas.

O descaminho está inserido no artigo 334 do Código Penal Brasileiro com a seguinte redação:

Art. 334. Iludir, no todo ou em parte, o pagamento de direito ou imposto devido pela entrada, pela saída ou pelo consumo de mercadoria

Pena - reclusão, de 1 (um) a 4 (quatro) anos.

§ 1º Incorre na mesma pena quem:

I - pratica navegação de cabotagem, fora dos casos permitidos em lei;

II - pratica fato assimilado, em lei especial, a descaminho;

III - vende, expõe à venda, mantém em depósito ou, de qualquer forma, utiliza em proveito próprio ou alheio, no exercício de atividade comercial ou industrial, mercadoria de procedência estrangeira que introduziu clandestinamente no País ou importou fraudulentamente ou que sabe ser produto de introdução clandestina no território nacional ou de importação fraudulenta por parte de outrem;

IV - adquire, recebe ou oculta, em proveito próprio ou alheio, no exercício de atividade comercial ou industrial, mercadoria de procedência estrangeira, desacompanhada de documentação legal ou acompanhada de documentos que sabe serem falsos.

§ 2º Equipara-se às atividades comerciais, para os efeitos deste artigo, qualquer forma de comércio irregular ou clandestino de mercadorias estrangeiras, inclusive o exercido em residências.

§ 3º A pena aplica-se em dobro se o crime de descaminho é praticado em transporte aéreo, marítimo ou fluvial.

O contrabando vem elencado logo após, no artigo 334-A:

Art. 334-A. Importar ou exportar mercadoria proibida:

Pena - reclusão, de 2 (dois) a 5 (cinco) anos.

§ 1o Incorre na mesma pena quem:

I - pratica fato assimilado, em lei especial, a contrabando;

II - importa ou exporta clandestinamente mercadoria que dependa de registro, análise ou autorização de órgão público competente;

III - reinsere no território nacional mercadoria brasileira destinada à exportação;

IV - vende, expõe à venda, mantém em depósito ou, de qualquer forma, utiliza em proveito próprio ou alheio, no exercício de atividade comercial ou industrial, mercadoria proibida pela lei brasileira;

V - adquire, recebe ou oculta, em proveito próprio ou alheio, no exercício de atividade comercial ou industrial, mercadoria proibida pela lei brasileira.

§ 2º - Equipara-se às atividades comerciais, para os efeitos deste artigo, qualquer forma de comércio irregular ou clandestino de mercadorias estrangeiras, inclusive o exercido em residências.

§ 3o A pena aplica-se em dobro se o crime de contrabando é praticado em transporte aéreo, marítimo ou fluvial.

Em síntese, o descaminho diz respeito a um tipo de fraude fiscal, em que o indivíduo deixa de recolher os impostos inerentes à transação comercial correspondente. Já o contrabando trata da importação ou exportação de produtos que tem a comercialização proibida no Brasil.

Detalhe interessante é o fato de que ambos artigos trazem em seu §3º a previsão de que a pena por tais crimes é aplicada em dobro se houver o emprego do transporte aéreo, marítimo ou fluvial, o que revela a intenção do legislador em inibir tais práticas.

Exemplificando o tema, numa ação desenvolvida em 2012 no interior paulista, a Polícia Federal apreendeu um avião modelo Sertanejo (P32R) carregado de eletrônicos do Paraguai, sendo os ocupantes autuados por descaminho e a aeronave destinada a uso pela Polícia Rodoviária Federal. (GLOBO.COM, 2012).

Recentemente, em fevereiro deste ano na cidade de Palmeiras de Goiás, a Polícia Militar apreendeu uma aeronave modelo RV-10 que acabava de pousar no aeródromo local, carregada de equipamentos eletrônicos, em sua maioria celulares, todos oriundos do Paraguai. Os envolvidos foram presos pela prática de descaminho, e a aeronave destinada a uso provisório pela Polícia Militar de Goiás. (EMAISGOIAS, 2019).

Ao contrário do que muitos imaginam, o cigarro oriundo do Paraguai enseja autuação por contrabando, e não por descaminho, isso porque o cigarro paraguaio contém substâncias que são proibidas pela ANVISA.

O mesmo ocorre com os agrotóxicos e anabolizantes. Aumentaram consideravelmente os casos de transporte destes produtos por meio terrestre e aéreo oriundos do Paraguai, sendo de comercialização vedada no Brasil por conterem substâncias altamente cancerígenas.

Em fevereiro de 2017 houve outra operação na cidade de Ituverava, São Paulo, mas com desdobramentos nas cidades paulistas de Orlandia, Barretos e Borebi, além de Eldorado no Mato Grosso do Sul e Amaporã e Paranavaí no Paraná. No total foram apreendidas sete aeronaves utilizadas para o contrabando de anabolizantes oriundos do Paraguai. (ADPF, 2017).

2.7 LAVAGEM DE DINHEIRO

Ligado direto ao tráfico de drogas ou não, a "lavagem de dinheiro" é um procedimento um tanto quanto essencial para a manutenção do crime. Num mundo cada vez mais informatizado, onde transações comerciais são monitoradas instantaneamente, movimentar ilicitamente elevadas quantidades de dinheiro sem causar suspeição da justiça e polícia é um grande desafio.

Por esta razão, os criminosos tem buscado camuflar suas atividades, dando relativa licitude a seus negócios. Eles investem em estabelecimentos de toda natureza, com vistas a justificar as elevadas movimentações financeiras.

O tema está previsto na Lei 9.613, de 3 de março de 1998, que dispõe, dentre outras questões, sobre os crimes de "lavagem" ou ocultação de bens, direitos e valores.

O artigo 1º traz a seguinte definição para o crime:

Art. 1º Ocultar ou dissimular a natureza, origem, localização, disposição, movimentação ou propriedade de bens, direitos ou valores provenientes, direta ou indiretamente, de infração penal.

Penas: reclusão, de 3 (três) a 10 (dez) anos, e multa.

§ 1º Incorre na mesma pena quem, para ocultar ou dissimular a utilização de bens, direitos ou valores provenientes de infração penal:

I - os converte em ativos lícitos;

II - os adquire, recebe, troca, negocia, dá ou recebe em garantia, guarda, tem em depósito, movimenta ou transfere;

III - importa ou exporta bens com valores não correspondentes aos verdadeiros.

§ 2º Incorre, ainda, na mesma pena quem:

I - utiliza, na atividade econômica ou financeira, bens, direitos ou valores provenientes de infração penal;

II - participa de grupo, associação ou escritório tendo conhecimento de que sua atividade principal ou secundária é dirigida à prática de crimes previstos nesta Lei.

A pesquisa revelou que nos casos analisados de envolvimento com o tráfico de drogas ou outras modalidades criminosas, a aquisição de aeronaves por si só representa uma forma de lavagem de dinheiro. Geralmente os criminosos se valem de pessoas menos esclarecidas para registrar as aeronaves em seu nome, ou até mesmo contam com a conivência destes mediante a paga de determinada importância.

Pequenas aeronaves tem valor estimado entre 500 mil e 2 milhões de reais, tendo sido constatado, por exemplo, que uma só pessoa possuía mais de 10 aeronaves sem que nenhuma delas estivesse registrada em seu nome, o que totalizaria só nesses bens um patrimônio superior a 10 milhões de reais.

Em abril de 2018 houve a apreensão de um avião Cessna 402 e um helicóptero modelo Robinson R44 na cidade de Americana - SP, ambos suspeitos de lavagem de dinheiro. Os equipamentos pertenciam a um empresário local que teria ligações com o tráfico de drogas, tendo inclusive envolvimento com uma aeronave que foi apreendida com quase 500 quilos de pasta base de cocaína, dias antes no Amazonas. (TMS, 2018).

A Polícia Militar do Estado de Goiás recebeu uma aeronave modelo Sêneca III que foi apreendida por lavagem de dinheiro. Ela estava registrada em nome de um trabalhador braçal que possuía renda de um salário mínimo, portanto, totalmente incompatível com o bem que em tese era possuidor. (TRF1, 2019).

O Estado do Mato Grosso também recebeu da justiça uma aeronave do modelo Sêneca III, oriunda de um processo judicial no qual o ex-governador do estado foi condenado por lavagem de dinheiro, sendo pactuado um acordo em que ele devolveu, além de fazendas e outros bens imóveis, esta aeronave. O avião está sendo utilizado desde então pelo Centro Integrado de Operações Aéreas - CIOPAER, da Secretaria de Estado da Segurança Pública do Mato Grosso.

4. O ENFRENTAMENTO AO TRÁFICO DE DROGAS

4.1 ATRIBUIÇÕES DOS ÓRGÃOS DE SEGURANÇA PÚBLICA

O assunto drogas permeia necessariamente por outras questões, dentre as quais é inevitável não discorrer sobre a segurança pública. É de tão grande relevância que a Constituição Federal de 1988 lhe dedicou um capítulo exclusivo, o qual traz em seu artigo 144:

Art. 144. A segurança pública, dever do Estado, direito e responsabilidade de todos, é exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio, através dos seguintes órgãos:

I - polícia federal;

II - polícia rodoviária federal;

III - polícia ferroviária federal;

IV - polícias civis;

V - polícias militares e corpos de bombeiros militares.

Da leitura do *caput* do artigo 144, merece destacar que a segurança pública, exercida pelos órgãos elencados nos seus cinco incisos, representa algo multifacetado, pois se apresenta como uma obrigação do Estado, consolidada por meio de um direito irrenunciável, mas também como uma responsabilidade da sociedade como um todo, impondo aos cidadãos uma incumbência de envidar esforços no sentido de que se alcance a paz social.

A doutrina aborda o tema de forma mais profunda, extraíndo desse artigo dois conceitos distintos, quais sejam: segurança pública e ordem pública.

O professor De Plácido e Silva afirma que segurança pública:

[...] é o afastamento, por meio de organizações próprias, de todo o perigo, ou de todo o mal que possa afetar a ordem pública em prejuízo da vida, da liberdade ou dos direitos de propriedade do cidadão, limitando as liberdades individuais, estabelecendo que a liberdade de cada cidadão mesmo em fazer aquilo que a lei não lhe veda, não pode ir além da liberdade assegurada aos demais, ofendendo-a.

A ordem pública, conforme preceitua Fernando da Costa Tourinho Filho,

[...] é a paz, a tranquilidade no meio social. Várias situações podem traduzi-la, tamanha a vaguidade da expressão. Perigosidade do réu, crime perverso, insensibilidade moral, os espalhafatos da mídia, reiteradas divulgações pelo rádio ou

televisão, tudo, absolutamente tudo, ajusta-se àquela expressão genérica “ordem pública”.

Logo, é imperioso reconhecer que os atos que ameacem a estabilidade da paz e tranquilidade social, impõe um dever de agir ao Estado.

Visando disciplinar a forma como o Estado buscará alcançar essa condição de normalidade pública, o mesmo artigo 144 da Constituição Federal divide as atribuições dos órgãos da segurança pública, trazendo o seguinte sobre a Polícia Federal:

§ 1º A polícia federal, instituída por lei como órgão permanente, organizado e mantido pela União e estruturado em carreira, destina-se a:

I - apurar infrações penais contra a ordem política e social ou em detrimento de bens, serviços e interesses da União ou de suas entidades autárquicas e empresas públicas, assim como outras infrações cuja prática tenha repercussão interestadual ou internacional e exija repressão uniforme, segundo se dispuser em lei;

II - prevenir e reprimir o tráfico ilícito de entorpecentes e drogas afins, o contrabando e o descaminho, sem prejuízo da ação fazendária e de outros órgãos públicos nas respectivas áreas de competência;

III - exercer as funções de polícia marítima, aeroportuária e de fronteiras;

IV - exercer, com exclusividade, as funções de polícia judiciária da União.

Os parágrafos 2º e 3º deste artigo definem as atribuições da Polícia Rodoviária Federal e Polícia Ferroviária Federal, respectivamente:

§ 2º A polícia rodoviária federal, órgão permanente, organizado e mantido pela União e estruturado em carreira, destina-se, na forma da lei, ao patrulhamento ostensivo das rodovias federais.

§ 3º A polícia ferroviária federal, órgão permanente, organizado e mantido pela União e estruturado em carreira, destina-se, na forma da lei, ao patrulhamento ostensivo das ferrovias federais.

Por fim, do parágrafo 4º ao 8º, a Constituição traz as atribuições reservadas às polícias civis, militares, corpo de bombeiros militares e guardas municipais, ficando claramente definido qual a parcela designada a cada órgão. Assim:

§ 4º Às polícias civis, dirigidas por delegados de polícia de carreira, incumbem, ressalvada a competência da União, as funções de polícia judiciária e a apuração de infrações penais, exceto as militares.

§ 5º Às polícias militares cabem a polícia ostensiva e a preservação da ordem pública; aos corpos de bombeiros militares, além das atribuições definidas em lei, incumbe a execução de atividades de defesa civil.

§ 6º As polícias militares e corpos de bombeiros militares, forças auxiliares e reserva do Exército, subordinam-se, juntamente com as polícias civis, aos Governadores dos Estados, do Distrito Federal e dos Territórios.

§ 7º A lei disciplinará a organização e o funcionamento dos órgãos responsáveis pela segurança pública, de maneira a garantir a eficiência de suas atividades.

§ 8º Os Municípios poderão constituir guardas municipais destinadas à proteção de seus bens, serviços e instalações, conforme dispuser a lei.

É necessário reconhecer ainda, que existem divergências de entendimento doutrinário e jurisprudencial quanto à possibilidade de integração das forças de segurança pública, em especial no combate aos crimes de tráfico de drogas interestaduais ou transnacionais, de forma que não haja algum tipo de usurpação de função.

Há correntes que defendem a exclusividade da atuação da Polícia Federal nestes casos, porém, a realidade demonstra e exige um outro entendimento. A escassez de efetivo da Polícia Federal aliada à inviabilidade técnica de realização de determinados trabalhos de campo, aponta que a integração das forças é medida não apenas legal, mas também extremamente necessária.

Isso não tira a atribuição da Polícia Federal de conduzir as investigações, mas apenas a auxilia na consecução de atividades específicas que demandem meios e formas tão particulares que caso fossem executadas por alguém da própria instituição, haveria grande risco de expor todo o trabalho investigativo.

Também, há situações que exigem o emprego imediato de tropa policial, o que, dado a capilaridade das polícias militares especificamente, com efetivo de pronto emprego maior e disponível com maior frequência, mostra-se como um mecanismo ágil, preciso e eficaz, salutar para o sucesso de determinadas operações.

4.2 ATUAÇÃO DA FORÇA AÉREA BRASILEIRA

A Força Aérea Brasileira - FAB, embora não seja um órgão próprio da segurança pública, exerce um papel de extrema importância no combate ao tráfico internacional de drogas.

Visando respaldar a ação da FAB, no ano de 1998 foi publicada a polêmica Lei 9.614/98, denominada Lei do Abate, a qual adicionou os seguintes parágrafos ao artigo 303 do Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei 7.565/86):

"Art. 303.

§ 2º Esgotados os meios coercitivos legalmente previstos, a aeronave será classificada como hostil, ficando sujeito à medida de destruição, nos casos dos incisos do caput deste artigo e após autorização do Presidente da República ou autoridade por ele delegada.

§ 3º A autoridade mencionada no § 1º responderá por seus atos quando agir com excesso de poder ou com espírito emulatório."

O texto da lei provocou e ainda provoca calorosas discussões doutrinárias acerca de sua constitucionalidade, vez que a possibilidade prevista de destruir aeronave que seja considerada hostil, é interpretada por muitos como uma pena de morte, constitucionalmente vedada pelo artigo 5º, XLVII, a, assim redigido:

XLVII - não haverá penas:

a) de morte, salvo em caso de guerra declarada, nos termos do art. 84, XIX;

Os defensores da inconstitucionalidade da medida aduzem que o direito a vida se sobrepõe aos demais direitos, ainda que alegada a defesa da soberania nacional.

A corrente dominante, no entanto, assegura a legalidade da medida prevista, vez que antes da destruição propriamente, a lei estabelece uma série de outros procedimentos visando alertar os tripulantes da aeronave da ação da FAB.

A possibilidade de destruição da aeronave está disciplinada no Decreto nº 5.144, de 16 de julho de 2004, seis anos após a publicação da referida Lei do Abate, com o seguinte teor:

Art. 2º Para fins deste Decreto, é considerada aeronave suspeita de tráfico de substâncias entorpecentes e drogas afins aquela que se enquadre em uma das seguintes situações:

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

II - omitir aos órgãos de controle de tráfego aéreo informações necessárias à sua identificação, ou não cumprir determinações destes mesmos órgãos, se estiver cumprindo rota presumivelmente utilizada para distribuição de drogas ilícitas.

Art. 3º As aeronaves enquadradas no art. 2º estarão sujeitas às medidas coercitivas de averiguação, intervenção e

persuasão, de forma progressiva e sempre que a medida anterior não obtiver êxito, executadas por aeronaves de interceptação, com o objetivo de compelir a aeronave suspeita a efetuar o pouso em aeródromo que lhe for indicado e ser submetida a medidas de controle no solo pelas autoridades policiais federais ou estaduais.

Apenas da leitura dos dois artigos anteriores, é notória a forma escalonada com que se dá a ação da FAB, devendo impor medidas de averiguação, intervenção e persuasão antes de efetuar disparos com fim à destruição do tráfego desconhecido.

Enfatizando a questão, o Decreto estabelece ainda a forma como se dá a destruição da aeronave, e sob quais condições, conforme se denota abaixo:

Art. 5º A medida de destruição consiste no disparo de tiros, feitos pela aeronave de interceptação, com a finalidade de provocar danos e impedir o prosseguimento do vôo da aeronave hostil e somente poderá ser utilizada como último recurso e após o cumprimento de todos os procedimentos que previnam a perda de vidas inocentes, no ar ou em terra.

Art. 6º A medida de destruição terá que obedecer às seguintes condições:

I - emprego dos meios sob controle operacional do Comando de Defesa Aeroespacial Brasileiro - COMDABRA;

I - emprego dos meios sob controle operacional do Comando de Operações Aeroespaciais do Comando da Aeronáutica;

II - registro em gravação das comunicações ou imagens da aplicação dos procedimentos;

III - execução por pilotos e controladores de Defesa Aérea qualificados, segundo os padrões estabelecidos pelo COMDABRA;

III - execução por pilotos e controladores de defesa aérea qualificados segundo os padrões estabelecidos pelo Comando de Operações Aeroespaciais do Comando da Aeronáutica;

IV - execução sobre áreas não densamente povoadas e relacionadas com rotas presumivelmente utilizadas para o tráfego de substâncias entorpecentes e drogas afins; e

V - autorização do Presidente da República ou da autoridade por ele delegada.

Aperfeiçoando o trabalho desenvolvido, no ano de 2000 a FAB implantou o projeto do Sistema de Vigilância da Amazônia - SIVAM, oportunidade na qual aeronaves da FAB foram equipadas com modernos radares, e passaram a sobrevoar a região amazônica, desprovida de cobertura radar eficiente, permitindo a identificação de tráfegos aéreos até então desconhecidos. (FALCONI, 2005).

A operação das aeronaves da FAB no projeto SIVAM não se limitam ao controle do espaço aéreo na região amazônica, mas se aplica, por exemplo, na identificação de desmatamentos e queimadas.

Com isso, a ação da FAB em conjunto com a Polícia Federal e algumas polícias estaduais tem resultado na apreensão de diversas cargas de entorpecentes e aeronaves.

4.3. ROTAS UTILIZADAS E OPERAÇÕES DE DESTAQUE

As rotas utilizadas pelo tráfico se diversificam com o passar do tempo e o grupo responsável pelo transporte. Sempre que há um aumento no rigor e frequência das fiscalizações eles mudam as rotas pré-definidas, alternando seus destinos e logística empregada. Interessante que à medida em que a fiscalização é abrandada, os criminosos retomam as mesmas rotas e forma de operação, o que dá certa previsibilidade a sua atuação.

No ano de 2009 a Polícia Federal deflagrou a denominada Operação Alfa. Esta operação, que visava coibir o tráfico internacional de drogas, ocorreu nos estados de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Goiás, São Paulo, Minas Gerais e Bahia. (OLHAR DIRETO, 2009).

Foi identificado que os traficantes traziam cocaína da Bolívia para o Brasil em pequenas aeronaves, descarregando-as no Mato Grosso e em Goiás, de onde prosseguiam para São Paulo por via terrestre.

Quase dez anos após a "Operação Alfa", em outubro de 2018 a Polícia Federal desencadeou outra operação, denominada "Operação Carcará", nos estados de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Goiás, Paraná e São Paulo. (DPF, 20019).

Nesta, constatou que o grupo também trazia cocaína da Bolívia para o Brasil em pequenas aeronaves, descarregando a droga em pistas clandestinas no interior do Mato Grosso, próximo à divisa com Rondônia, de onde era colocada em tanques de combustível de caminhões e despachada para São Paulo, seguindo para outros estados da federação e até mesmo para outros países.

Nota-se que há considerável similaridade na forma utilizada pelos traficantes para consumir suas atividades, onde a droga é quase sempre trazida da Bolívia por meio de aeronaves, descarregada em pistas de fazendas no Mato Grosso, sendo posteriormente distribuída por via terrestre para o Centro-Sul do Brasil.

Em obra publicada em 2017, intitulada "Cocaína - A Rota Caipira. O narcotráfico no principal corredor de drogas no Brasil", o jornalista Allan de Abreu

descreve minuciosamente as rotas utilizadas pelo tráfico de drogas para transportar principalmente a cocaína para o interior do país. (ABREU, 2017).

Seu trabalho é fruto de 15 anos de pesquisa, dedicados a explorar o submundo do tráfico de drogas por meio de aeronaves no Brasil, em especial na região do interior paulista, razão pela qual o livro recebeu o nome de "Rota Caipira".

Aproveitando-se de extensas áreas plantadas de cana de açúcar, os traficantes se utilizam de pistas de pouso em meio aos canaviais para descarregar a droga oriunda dos países andinos.

Em outra oportunidade, já no ano de 2014, a Operação Veraneio da Polícia Federal cumpriu mais de 50 mandados judiciais nos estados do Amazonas, Mato Grosso, Minas Gerais e São Paulo. (GLOBO.COM, 2014).

Na ocasião, a polícia federal brasileira em colaboração com as polícias da Colômbia e de Honduras, bem como a polícia americana de repressão às drogas, DEA - *Drug Enforcement Administration*, observaram que aeronaves saíam do Brasil, via de regra da cidade de Sinop no Mato Grosso, onde sofriam alterações visando dar mais potência e autonomia de voo, além de adulteração dos sinais identificadores, partindo para a Venezuela, onde recebiam a carga de drogas e de lá prosseguiam para Honduras, chegando posteriormente nos Estados Unidos.

A movimentação financeira do grupo era tão grande que ao serem levadas para Honduras, as aeronaves eram queimadas naquele país, tudo isso para não correr o risco de ser identificadas no Brasil.

Para se ter uma ideia, em média os modelos utilizados para esse fim, mais usualmente os Cessna 210, Sêneca, e Beechcraft Baron, custam entre R\$ 750 mil e R\$ 2 milhões de reais. Não foram apreendidas aeronaves, mas foi apreendido o equivalente a R\$ 13,4 milhões de reais em espécie em moedas diversas.

Mesmo que em menor proporção, são utilizados outros modelos de aeronave. Da fabricante Cessna, além do C210 são empregados com razoável habitualidade os modelos Cessna 172 e 182. Da também americana Piper, há registros de utilização dos modelos Corisco (P28R e P28T), Carioca (P28B), Sertanejo (EMB 721C e 721D), Minuano (PA32) e Saratoga (PA32-R e PA-32RT).

Outra aviação que tem crescido consideravelmente é a de aviões experimentais. Modelos como o RV-10 tem conquistado o gosto do público, inclusive do tráfico, pela performance altamente positiva, desenvolvendo velocidades superiores a 300 km/h, com consumo horário médio de 50 litros de gasolina.

O uso de helicópteros também é recorrente, principalmente pela possibilidade de operar em qualquer área aberta, não necessitando de pista de pouso, além da

característica de voar mais próximo ao solo, dificultando a identificação por parte dos órgãos de controle.

O que os limita é a velocidade um pouco menor que os aviões, em média entre 200 e 250 quilômetros horários, a autonomia, reduzida para algo entre 2 horas e meia e 3 horas, e a capacidade de carga. Porém, contrariando esta lógica, em 13 de abril deste ano foi apreendida um helicóptero modelo EC 130 B4 em Presidente Prudente - SP, com 500 quilos de cocaína. Trata-se de uma aeronave bastante moderna, veloz e com elevada capacidade de carga.

4.4 OPERAÇÃO FLAK

Neste ano, a Polícia Federal desencadeou uma de suas maiores operações voltada ao tráfico internacional de drogas, a "Operação Flak". No total, foram apreendidas 47 aeronaves usadas pelos traficantes para o transporte de cocaína ou para lavagem de dinheiro. Estima-se que no período de 2 anos foram transportadas 9 toneladas de cocaína para diversos países do mundo. (ANAC, 2019).

As informações sobre a "Operação Flak" foram obtidas por meio da decisão judicial que a autorizou, fundamentada em um inquérito policial e relatório de análise da Polícia Federal encaminhado à Justiça Federal em Palmas - TO, o qual descreve com riqueza de detalhes a dinâmica das atividades do grupo.

A droga, oriunda da Venezuela, Colômbia e Bolívia, tinha como destino o Brasil, Estados Unidos e Europa, passando por bases de apoio espalhadas no Suriname, Guatemala e Honduras. Consta ainda que os destinos na América Central e Suriname serviam na verdade como entrepostos na logística do tráfico, sendo o destino final os Estados Unidos e Europa. (DPF, 2019).

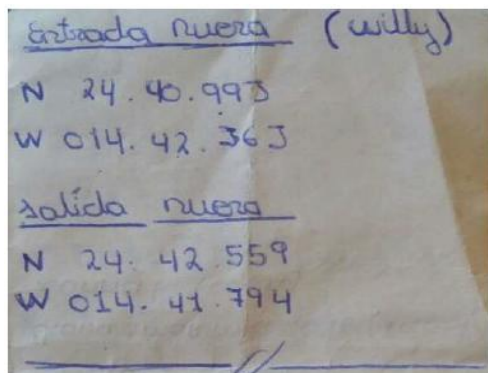
No curso das investigações, ocorreu um fato inusitado no Suriname, quando a polícia daquele país, após compartilhamento de informações com a polícia brasileira, conseguiu localizar uma pista de pouso clandestina onde uma das aeronaves da organização criminosa esteve, e próximo a ela apreender um semissubmersível, espécie de submarino, com capacidade de 7 toneladas de carga, contendo em seu interior coordenadas geográficas que indicavam pontos no norte da África e sul da Europa. (ABRIL, 2019).

No Brasil, o suporte logístico concentrava-se nos estados do Tocantins (próximo a Porto Nacional) e Pará (região sul do Estado, próximo a Ourilândia do Norte, Tucumã e São Félix do Xingu), de onde partiam as aeronaves.

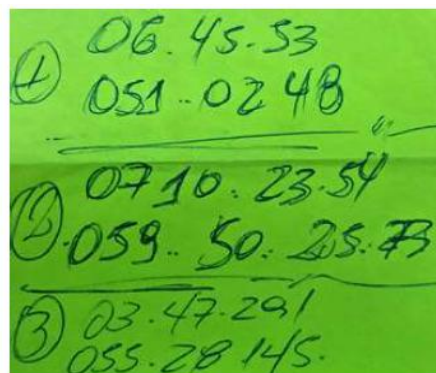
Durante as diligências realizadas ao longo das investigações, foram apreendidos e anexados ao inquérito policial diversos bilhetes que continham informações valiosas

acerca das pistas a serem operadas, como o nome das pistas e as coordenadas geográficas, a exemplo do que consta nas figuras abaixo: (TRF1, 2019).

Figuras nº 02 e 03 - Pistas e coordenadas



Próximo ao litoral da Saara Ocidental



Coordenada 01 – Ourilândia do Norte/PA.

Fonte: Tribunal Regional Federal da 1ª Região, Seção Judiciária do Estado de Tocantins (2019)

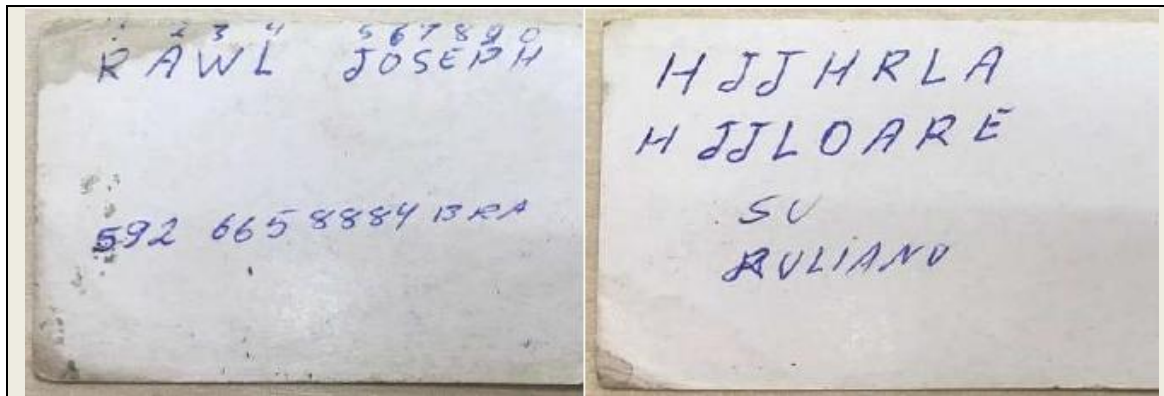
Conforme se intensificavam as movimentações, também elevou-se o grau de alerta dos traficantes quanto ao sigilo das informações compartilhadas entre eles, a ponto de criarem, inclusive, um alfabeto próprio, de forma que eles codificavam as mensagens.

Em apreensões distintas, foram coletados materiais que permitiram decifrar as mensagens compartilhadas entre os alvos, fato este que ensejou um melhor direcionamento dos trabalhos desenvolvidos.

Exemplo disso foi quando da apreensão de uma aeronave modelo Cessna 210 em São Félix do Xingu, no estado do Pará, onde bilhetes anotados indicavam dias da semana, pistas e coordenadas geográficas.

Figura nº 04 - Códigos

	CÓDIGO	SIGNIFICADO
	Salome	SU (Suriname)
	Igreja	GO (Goiás)
	Mariana	VN (Venezuela)
	Paula	Segunda-feira
	Monica	Terça-feira
	Claudia	Quarta-feira
	Milena	Quinta-feira
	Daniela	Sexta-feira
	Richarde	Sábado
	Pamala	Domingo
Anotação encontrada com preso durante as investigações e tabela de tradução		
Fonte: Tribunal Regional Federal da 1ª Região, Seção Judiciária do Estado de Tocantins		
Figuras nº 05 e 06 - Códigos e tradução		



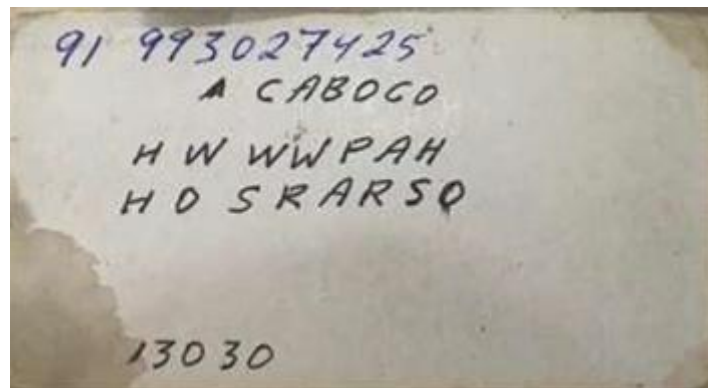
Fonte: Tribunal Regional Federal da 1ª Região, Seção Judiciária do Estado de Tocantins

CODIFICAÇÃO DOS NÚMEROS - Rawl Joseph

R	A	W	L		J	O	S	E	P	H
1	2	3	4		5	6	7	8	9	0

A codificação da anotação à direita mostra uma coordenada no Suriname, onde os presos teriam levado uma carga de drogas.

Figura nº 07 - Pista e Código



Fonte: Tribunal Regional Federal da 1ª Região, Seção Judiciária do Estado de Tocantins

Conforme a codificação encontrada (Rawl Joseph), o bilhete acima indica coordenadas geográficas na Venezuela:

H	W	W	W	P	A	H		Essas são as coordenadas de uma pista de pouso na Venezuela, chamada de "Caboco", onde ocorreu uma apreensão de 450 quilos de cocaína em abril de 2018.
0	3	3	3	9	2	0		
H	O	S	R	A	R	S	O	
0	6	7	1	2	1	7	6	

Como é de praxe no tráfico de drogas, apurou-se que os envolvidos se valiam de diversas outras atividades empresariais para tentar lavar o dinheiro obtido com as atividades criminosas, desde lojas varejistas, postos de combustível e até empresas de *factoring*.

O investimento em propriedade rurais e sua exploração para a pecuária bovina é uma das atividades de maior incidência, vez que o controle sobre a quantidade de animais é bastante superficial.

O saldo final foi bastante positivo, com o cumprimento de 81 mandados de prisão preventiva, temporária e busca e apreensão, bloqueio de contas bancárias de mais de 100 pessoas físicas e jurídicas, apreensão de diversos veículos de luxo, 47 aeronaves, o sequestro preventivo de 13 propriedades rurais onde também foram apreendidas cerca de 12 mil cabeças de gado bovino.

5. A DESTINAÇÃO DAS AERONAVES APREENDIDAS PELA JUSTIÇA

É muito comum quando ocorre a apreensão de uma aeronave envolvida em ilícitos penais, que órgãos públicos ligados à segurança pública solicitem à justiça o direito de utilização.

As razões são as mais diversas, e por sinal bastante coerentes, contemplando questões humanitárias como o transporte aeromédico, transporte de órgãos e tecidos para doação, bem como para o desempenho de atividades diretamente ligadas à prevenção e repressão ao tráfico de drogas, como o patrulhamento em áreas de difícil acesso, o transporte de tropas policiais especializadas, dentre outras.

Essa expectativa é gerada, em primeiro lugar, em razão de que não há costumeiramente locais adequados para se fazer a guarda do bem, geralmente permanecendo no pátio dos aeroportos em que fora apreendida, sujeita à influência do tempo, exposta ao sol, chuva, e ainda a ação de vândalos e marginais, que valendo-se da situação de abandono do bem, se aproveitam para subtrair seus componentes.

5.1 DIFICULDADES IDENTIFICADAS

Inicialmente, o pedido pela utilização da aeronave se demonstra como um recurso que trará resultados quase que imediatos, gerando a falsa ideia de que tão logo a justiça autorize o uso, a aeronave entrará em operação imediatamente.

Acompanhando algumas apreensões, foi possível concluir que existem etapas a serem atentamente observadas quando da solicitação de uma aeronave, onde o ente solicitante deve sopesar, em primeiro lugar, a relação custo benefício daquele bem.

Outra questão a ser considerada e que via de regra não é, está na possibilidade de que o bem seja restituído ao proprietário legal, vez que a condição em que a justiça o entrega para o órgão de segurança pública é um título de uso provisório, e não definitivo.

Assim, enquanto não transitar em julgado o processo, existe a possibilidade de que a justiça determine a devolução do bem, o que acaba por frustrar o investimento em novos equipamentos, vez que o prazo de duração da ação penal é imprevisível, face a infinidade de recursos e instâncias a serem buscados.

Outra preocupação relevante são os custos envolvidos na operação da aeronave. Numa previsão otimista, partindo do pressuposto de que as manutenções estejam em dia e que a aeronave esteja com toda documentação, o que não é comum nesses casos, de imediato haverão elevados custos com a contratação de seguro aeronáutico, o que exige a abertura de processo licitatório, seguindo todo o rito

previsto na Lei 8.666, de 21 de junho de 1993, dificilmente finalizado antes do prazo de seis meses.

Tendo em vista os valores envolvidos na operacionalização da aeronave, seja para contratação de seguro, manutenção ou combustível, praticamente todo dispêndio de recursos públicos exigirá a realização de licitação.

Para isso, far-se-á necessário que ocorra a mudança de operador da aeronave junto ao Registro Aeronáutico Brasileiro - RAB. Tal providência é gratuita e desobrigada do recolhimento de guias, desde que conste essa determinação para a ANAC na sentença, mas carece de formalidades administrativas para consumação.

Cumpridas estas fases, há de se presumir que haja tripulação devidamente habilitada para operar o equipamento objeto da concessão judicial. Não havendo, os pilotos deverão ser treinados ou ainda formados para alcançarem o nível de proficiência necessário para uma segura operação.

Por prudência, aconselha-se que reunidas as exigências elencadas anteriormente, haja uma normatização quanto ao emprego da aeronave, não necessariamente uma legislação, mas ao menos uma resolução ou portaria, disciplinando a natureza das missões a serem desempenhadas e forma de execução, estando a norma em consonância com o previsto na decisão judicial que autorizou o uso.

Isso se deve ao fato de que na própria decisão que autoriza o uso, o magistrado deixa consignada a obrigação para o responsável no sentido de zelar pela aeronave, conservando-a devidamente mantida, preferencialmente hangarada em local seguro e sob vigilância, limitando o emprego da aeronave em atividades fim daquele órgão, geralmente associadas à repressão ao tráfico de drogas, conforme previsto nos artigos 61 e 62 da Lei de Drogas, assim transcritos:

Art. 61. Não havendo prejuízo para a produção da prova dos fatos e comprovado o interesse público ou social, ressalvado o disposto no art. 62 desta Lei, mediante autorização do juízo competente, ouvido o Ministério Público e cientificada a Senad, os bens apreendidos poderão ser utilizados pelos órgãos ou pelas entidades que atuam na prevenção do uso indevido, na atenção e reinserção social de usuários e dependentes de drogas e na repressão à produção não autorizada e ao tráfico ilícito de drogas, exclusivamente no interesse dessas atividades.

Parágrafo único. Recaindo a autorização sobre veículos, embarcações ou aeronaves, o juiz ordenará à autoridade de trânsito ou ao equivalente órgão de registro e controle a expedição de certificado provisório de registro e licenciamento, em favor da instituição à qual tenha deferido o uso, ficando esta livre do pagamento de multas, encargos e

tributos anteriores, até o trânsito em julgado da decisão que decretar o seu perdimento em favor da União.

Art. 62. Os veículos, embarcações, aeronaves e quaisquer outros meios de transporte, os maquinários, utensílios, instrumentos e objetos de qualquer natureza, utilizados para a prática dos crimes definidos nesta Lei, após a sua regular apreensão, ficarão sob custódia da autoridade de polícia judiciária, excetuadas as armas, que serão recolhidas na forma de legislação específica.

§ 1º Comprovado o interesse público na utilização de qualquer dos bens mencionados neste artigo, a autoridade de polícia judiciária poderá deles fazer uso, sob sua responsabilidade e com o objetivo de sua conservação, mediante autorização judicial, ouvido o Ministério Público.

Neste contexto, ainda existem situações pontuais que devem influenciar a tomada de decisão quando da solicitação de aeronave apreendida. Dentre elas, destaca-se a presença ou não da documentação da aeronave, composta pelas diversas cadernetas (motor, hélice e célula), além de outros documentos de grande importância, como a Ficha de Inspeção Anual de Manutenção - FIAM.

O cuidado com essa documentação decorre do fato de que através destes registros que se torna possível verificar a "vida" da aeronave. Todas as intervenções realizadas no equipamento devem estar ali registradas, o que permite concluir pela viabilidade ou não de se operar aquele bem.

Um indicativo importante que decorre da análise da documentação, é a disponibilidade de horas de motor e hélice, pois, caso seja baixa, exigirá manutenções que em alguns casos podem ultrapassar o valor de mercado da aeronave.

Outro entrave, é a instalação de componentes não homologados para aquele modelo de aeronave, fazendo com que ela opere fora dos padrões estabelecidos em seu projeto. Claro exemplo disso, foi a apreensão de uma aeronave modelo Cessna 210 no Mato Grosso, de origem boliviana, sem qualquer documentação comprobatória de suas manutenções, a qual possuía instalado um motor que não é homologado pela ANAC para uso naquela aeronave, tornando assim impossível a nacionalização da aeronave no Brasil com aquele motor.

A possibilidade de incorporar ao patrimônio de determinado ente público, ainda que transitoriamente, um bem de elevado valor econômico sem que haja o dispêndio de recursos do estado, aliado aos benefícios que este bem pode levar a comunidade, seduz e cega aqueles que se deixam levar pela paixão de voar.

Há inúmeros casos identificados em que a justiça concedeu o direito de uso e o ente, de forma inadvertida, ou não conseguiu operacionalizar a aeronave, ou a utilizou

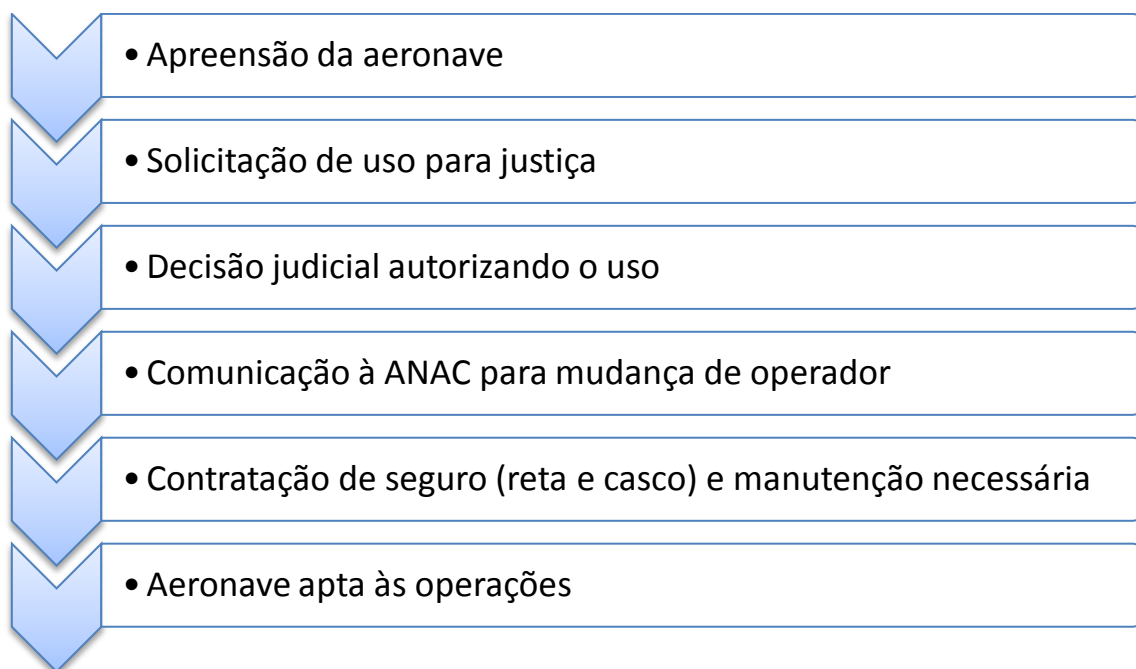
por determinado período e a abandonou, causando sua depreciação e total inutilização.

Pelos argumentos apresentados, denota-se que a análise quanto à possibilidade de uso deve ser mais profunda, considerando todos os cenários imagináveis.

Com esta pesquisa, afastada está a pretensão de desencorajar os gestores públicos envolvidos nas atividades de segurança pública de pleitear a utilização de aeronaves apreendidas. Na verdade, o intuito real é de esclarecer a questão, prevenindo estes gestores quanto a decisões equivocadas, criando, ao invés de uma solução inovadora, um problema devastador e frustrante.

Em linhas gerais, o caminho necessário para se utilizar uma aeronave que tenha sido objeto de apreensão relacionada à ilícito penal é o seguinte:

Figura nº 08 - Fluxo para obtenção e utilização de aeronaves apreendidas



5.2 ALIENAÇÃO CAUTELAR

Dadas as dificuldades já elencadas, muitos juízes, após iniciativa do Ministério Público, tem se posicionado no sentido de providenciar a alienação cautelar dos bens apreendidos, evitando assim a perda do valor de mercado e também eventual depreciação pelo uso indevido ou abandono.

Realizado o leilão, a quantia arrecadada ficará depositada em conta judicial até o trânsito em julgado da ação, quando então será destinada ao Fundo Nacional de Drogas.

O perdimento dos bens, consumado na sentença judicial quando da análise do mérito, se dá em favor da Secretaria Nacional de Drogas - SENAD. A ela que cabe decidir, quando do trânsito em julgado da sentença que determinou o perdimento do bem, se ele será levado à hasta pública, ou se será doado a algum ente público envolvido no enfrentamento ao tráfico de drogas. Enquanto isso não ocorrer, aquele ente que possui uma aeronave como fiel depositário, possui uma mera expectativa quanto a ter o bem em definitivo.

É essa a inteligência da lei 11.343/06, pelo que se extrai da redação dos §§4º ao 11º:

Art. 62

[...]

§ 4º Após a instauração da competente ação penal, o Ministério Público, mediante petição autônoma, requererá ao juízo competente que, em caráter cautelar, proceda à alienação dos bens apreendidos, excetuados aqueles que a União, por intermédio da Senad, indicar para serem colocados sob uso e custódia da autoridade de polícia judiciária, de órgãos de inteligência ou militares, envolvidos nas ações de prevenção ao uso indevido de drogas e operações de repressão à produção não autorizada e ao tráfico ilícito de drogas, exclusivamente no interesse dessas atividades.

§ 5º Excluídos os bens que se houver indicado para os fins previstos no § 4º deste artigo, o requerimento de alienação deverá conter a relação de todos os demais bens apreendidos, com a descrição e a especificação de cada um deles, e informações sobre quem os tem sob custódia e o local onde se encontram.

§ 6º Requerida a alienação dos bens, a respectiva petição será autuada em apartado, cujos autos terão tramitação autônoma em relação aos da ação penal principal.

§ 7º Autuado o requerimento de alienação, os autos serão conclusos ao juiz, que, verificada a presença de nexo de instrumentalidade entre o delito e os objetos utilizados para a sua prática e risco de perda de valor econômico pelo decurso do tempo, determinará a avaliação dos bens relacionados, cientificará a Senad e intimará a União, o Ministério Público e o interessado, este, se for o caso, por edital com prazo de 5 (cinco) dias.

§ 8º Feita a avaliação e dirimidas eventuais divergências sobre o respectivo laudo, o juiz, por sentença, homologará o valor atribuído aos bens e determinará sejam alienados em leilão.

§ 9º Realizado o leilão, permanecerá depositada em conta judicial a quantia apurada, até o final da ação penal respectiva, quando será transferida ao Funad, juntamente com os valores de que trata o § 3º deste artigo.

§ 10. Terão apenas efeito devolutivo os recursos interpostos contra as decisões proferidas no curso do procedimento previsto neste artigo.

§ 11. Quanto aos bens indicados na forma do § 4º deste artigo, recaindo a autorização sobre veículos, embarcações ou aeronaves, o juiz ordenará à autoridade de trânsito ou ao equivalente órgão de registro e controle a expedição de certificado provisório de registro e licenciamento, em favor da autoridade de polícia judiciária ou órgão aos quais tenha deferido o uso, ficando estes livres do pagamento de multas, encargos e tributos anteriores, até o trânsito em julgado da decisão que decretar o seu perdimento em favor da União.

5.3 DESTINAÇÃO PARA ESCOLAS DE FORMAÇÃO DE MECÂNICOS

Uma possibilidade bastante razoável, mas ainda não implementada por falta de previsão legal, é a destinação de aeronaves apreendidas em atividades criminosas para escolas que tenham o curso de formação de mecânicos de manutenção aeronáutica.

Esta medida possibilitaria que jovens carentes ou até mesmo servidores de órgãos da segurança pública pudessem frequentar os cursos de formação de mecânico aeronáutico na condição de bolsistas, gerando economia para o Estado e beneficiando diretamente a comunidade da região onde a aeronave foi apreendida.

A tão almejada prevenção ao uso e tráfico de drogas, seria efetivada por meio da profissionalização de jovens, dando-lhes uma profissão bastante técnica e de grande relevância, e criando oportunidades de que tenham um futuro sólido, distante das drogas que destroem tantas famílias em todo mundo.

5.4 EXEMPLOS PRÁTICOS DE DESTINAÇÃO DE AERONAVES APREENDIDAS

Considerando a maior incidência de operações que visam reprimir o tráfico de drogas pelo modal aéreo na região Centro-Oeste, foi analisado o trabalho desenvolvido pelas Forças de Segurança Pública desta região do Brasil.

Para tanto, em visita ao Ministério da Justiça, foram obtidos dados junto à Coordenadoria de Destinação de Ativos e Capitalização do Fundo Nacional Anti Drogas, na pessoa de seu Coordenador o Senhor José Airton Vasconcelos de Araújo, que permitiram dimensionar a quantidade de aeronaves que são apreendidas e qual a destinação que lhes é dada. (SENAD, 2018)

Conforme os dados fornecidos pela SENAD, tem-se o seguinte:

1) Aeronaves destinadas para utilização: 31 (trinta e uma), sendo 6 (seis) indicações, 20 (vinte) doações e 5 (cinco) cessões;

2) Aeronaves alienadas em hasta pública: 88 (oitenta e oito).

Reforçando a pesquisa, após visita técnica feita ao CIOPAER da Secretaria de Estado da Segurança Pública do Mato Grosso, conclui-se que aquela unidade iniciou as operações com aeronaves de asa fixa no ano de 2007. Na oportunidade, o serviço foi implantado com uma aeronave modelo Cessna 210, oriundo de uma apreensão no estado vizinho, Mato Grosso do Sul.

Interessante que embora já se tenham passados 12 anos desde a apreensão da aeronave, até hoje o processo não transitou em julgado, e a aeronave tem servido fielmente o povo daquele estado, sendo empregada em diversas missões de repressão ao tráfico de drogas.

Inclusive, a última aeronave incorporada à frota do CIOPAER do Mato Grosso, foi outro Cessna 210 apreendido no estado do Pará, mais precisamente no município de Jacareacanga, onde em parceria com a Polícia Federal e a Força Aérea Brasileira, utilizando o avião Cessna 210 que já pertencia ao CIOPAER, obtiveram êxito em localizar e apreender esta outra aeronave.

Como já citado anteriormente, lá também opera um Embraer Sêneca III, oriundo de acordo judicial em um processo que trata do crime de lavagem de dinheiro, servindo igualmente à população mato-grossense em missões diversas contra o crime.

Seguindo a mesma linha de trabalho, no Mato Grosso do Sul, uma aeronave turboélice apreendida no tráfico, modelo King Air, é utilizada pela Casa Militar no transporte de órgãos e aeromédico, iniciativa esta bastante louvável, ainda que a função da Casa Militar não abrigue precipuamente o transporte de órgãos e enfermos.

Utilizar a estrutura disponível para atender ocorrências desta natureza é algo bastante louvável.

No Estado de Goiás, o Corpo de Bombeiros Militar iniciou suas operações de asa fixa no ano de 2011 com uma aeronave modelo Cessna 210, a qual foi apreendida em operação contra o tráfico de drogas e era operada pela Casa Militar.

A partir de então, diversas tem sido as ocorrências atendidas, sobretudo no que tange ao resgate de pessoas e transporte de órgãos para doação, cumprindo fielmente a missão de proteger vidas.

A Polícia Militar do Estado de Goiás também conta com uma aeronave modelo Sêneca III, fruto de apreensão realizada em Goiânia pelo crime de lavagem de dinheiro.

As operações estão previstas para iniciar em Novembro deste ano, se concentrando no transporte de tropas especializadas, negociadores policiais, técnicos explosivistas e cães farejadores, dentre outras atividades a serem desempenhadas, permitindo um rápido aporte de recursos humanos e materiais da capital para as cidades do interior.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A pesquisa permitiu concluir que as políticas públicas adotadas até então não tem sido suficientes para diminuir a incidência do crime de tráfico de drogas e seus diversos desdobramentos.

O modal aéreo facilita sobremaneira o escoamento da droga, pois em um país de extraordinárias dimensões como o Brasil, é quase impossível blindar os acessos para aqueles que desafiam a justiça.

Mesmo assim, as forças de segurança pública tem dedicado um grande esforço para coibir essa prática. O problema maior está na falta de meios disponibilizados para a persecução desse fim. É necessário repensar o modelo de segurança pública no Brasil urgentemente.

A denominada Lei de Drogas trouxe diversos avanços legislativos, mas por outro lado, engessou aqueles que estão lidando mais diretamente com o tráfico, pois, ao passo em que se concentram os bens e valores arrecadados com o tráfico nas mãos da SENAD, os recursos não retornam para aqueles que mais necessitam.

Políticas públicas equivocadas, relacionadas à demora na conclusão dos processos, e ainda a não execução de medidas acauteladoras, acabam por inviabilizar a atividade de repressão ao tráfico de drogas e, conseqüentemente, incentivando os traficantes a persistirem nas suas atividades.

É essencial que a justiça adote uma postura mais rígida em relação aos bens dos traficantes, pois atacar o patrimônio obtido com o dinheiro do crime é a única forma de afetar a estabilidade das organizações criminosas.

Não o fazendo, cada vez mais estas organizações se fortalecerão, tornando a luta contra o tráfico muito desigual.

Em se tratando do tráfico de drogas, crime esse que se comporta como uma mola propulsora de tantas outras modalidades criminosas, a legislação penal não pode adotar uma postura protecionista.

Obviamente que ressalvadas as garantias constitucionais, a justiça não há que se portar incomodada com a possibilidade de descapitalizar o réu. Na verdade, isso é o que deveria ser feito, pois, embora ele tenha direitos assegurados, a comprovação da origem ilícita de seus bens deve ser facilitada.

As propriedades rurais obtidas ou utilizadas para os fins do tráfico de drogas, serviriam perfeitamente para consecução de projetos de reforma agrária, de criação de escolas agrotécnicas, de campos de treinamento para as polícias, ou até mesmo

para a construção de presídios em modelo de colônia agroindustrial, onde os presos teriam uma oportunidade de trabalhar e se ressocializarem.

Sobre as aeronaves, é preciso que elas sejam mais rapidamente destinadas a um fim específico, pois em todo o país existem aeronaves expostas nos pátios de aeroportos por desídia da justiça e do Estado. A sugestão de destinação para uso em cursos de formação profissional, é algo que o próprio juiz singular, quando da sentença, poderia declarar.

A SENAD, com a devida vênia, possui em depósito elevadas quantias que, caso durante os recursos o réu venha a ser absolvido e determinada a restituição de seus bens, são mais que suficientes para garantir a prestação.

O uso das aeronaves pelas forças de segurança deve ser incentivado, mas que esse incentivo não se resume à concessão de um direito provisório de uso, em que os Estados, já extremamente necessitados, tenha que se desdobrar e custear o serviço aéreo na segurança pública.

Que os benefícios se estendam por meio de concessão de crédito para aquisição e manutenção de aeronaves, permitindo que as forças de segurança consigam operar com equipamentos novos, modernos, mais seguros e econômicos.

O que não pode ocorrer, é os anos se passarem e os jovens crescerem em situação de vulnerabilidade pela falta de opção dada pelo Estado, sendo cooptados pelo mundo do crime, enquanto milhões de reais oriundos do tráfico de drogas estão parados em bancos aguardando o fim de processos que duram décadas.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil: promulgada em 5 de outubro de 1988.

BRASIL. Decreto-Lei 2.848, de 07 de dezembro de 1940. Código Penal. Diário Oficial da União, Rio de Janeiro, 31 dez. 1940.

BRASIL. Lei 5.869, de 11 de janeiro de 1973. Institui o Código de Processo Civil. Diário Oficial da União, Brasília, 17 jan. 1973.

BRASIL. Lei 7.565, de 19 de dezembro de 1986. Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica. Diário Oficial da União, Brasília, 20 dez. 1986.

BRASIL. Lei 8.069, de 13 de julho de 1990. Dispõe sobre o Estatuto da Criança e do Adolescente e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, 16 jul. 1990.

BRASIL. Lei 8.666, de 21 de junho de 1993. Regulamenta o art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, institui normas para licitações e contratos da Administração Pública e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, 6 jul. 1994.

BRASIL. Lei 9.613, de 3 de março de 1998. Dispõe sobre os crimes de "lavagem" ou ocultação de bens, direitos e valores. Diário Oficial da União, Brasília, 4 mar. 1998.

BRASIL. Lei 9.614, de 5 de março de 1998. Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, para incluir hipótese destruição de aeronave. Diário Oficial da União, Brasília, 6 mar. 1998.

BRASIL. Lei n. 10.406, 10 de janeiro de 2002. Código Civil. Diário Oficial da União, Rio de Janeiro, 11 jan. 2002.

BRASIL. Lei 11.343, de 23 de agosto de 2006. Institui o Sistema Nacional de Políticas Públicas Sobre Drogas - Sisnad. Diário Oficial da União, Brasília, 24 ago. 2006.

BRASIL. Decreto 51.144, 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. Diário Oficial da União, Brasília, 19 jul. 2004.

BRASIL. Decreto 54.216, de 27 de agosto de 1964. Promulga a Convenção Única sobre Entorpecentes. Diário Oficial da União, Brasília, 01 set. 1964.

BRASIL. AGÊNCIA NACIONAL DE VIGILÂNCIA SANITÁRIA. Portaria 344 de 12 de maio de 1998. *Aprova o Regulamento Técnico sobre substâncias e medicamentos sujeitos a controle especial. Diário Oficial da República Federativa do Brasil. Disponível em: <*

http://bvsms.saude.gov.br/bvs/saudelegis/svs/1998/prt0344_12_05_1998_rep.html>. Acesso em 15 dez. 2018.

ABREU, Allan de. *Cocaína: a rota Caipira*. 1 ed. Rio de Janeiro: Record. 2017.

ABRIL. Drogas, 5 mil anos de viagem. Disponível em: <<https://super.abril.com.br/ciencia/drogas-5-mil-anos-de-viagem/>>. Acesso em: 29 de mai. 2019.

ABRIL. Organização criminosa usou submarino para levar drogas para a África. Disponível em: <<https://veja.abril.com.br/brasil/organizacao-criminosa-usou-submarino-para-levar-drogas-para-a-africa/>> Acesso em: 19 mar. 2019.

ADPF. PF apreende avião usado para contrabando em 4 estados. Disponível em: <<https://adpf.org.br/v2/noticia/adpf/pf-apreende-aviao-usado-para-contrabando-em-4-estados/>>. Acesso em: 27 fev. 2019.

ANAC. Quase 50 aeronaves foram apreendidas na Operação Flak da Polícia federal. Disponível em: <<https://www.anac.gov.br/noticias/2019/quase-50-aeronaves-foram-apreendidas-na-operacao-flak-da-policia-federal>>. Acesso em: 19 mar. 2019.

ARAÚJO, Luís Ivani de Amorim. *Direito Internacional Penal*. Rio de Janeiro: Forense, 2000.

ATLAS GEOGRÁFICO ESCOLAR: IBGE. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv100880_cap1_pt1.pdf>. Acesso em 15 de jan. 2019

AVENTURAS NA HISTÓRIA. Pablo Escobar: mortes, drogas e controvérsia. Disponível em: <<https://aventurasnahistoria.uol.com.br/noticias/reportagem/o-imperio-das-drogas-de-pablo-escobar.phtml>>. Acesso em: 22 jul. 2019.

AZEVEDO, Marcelo André de; SALIM, Alexandre. *Direito Penal: Parte Geral*. 7ª ed. Salvador: JusPodivm, 2017. ISBN 978-85-442-1973-7. p. 121.

CASTRO NETO, Antonio Gomes de. Avaliação da distribuição geográfica e composição química de inalantes e crack apreendidos no estado de Pernambuco. Disponível em: <https://repositorio.ufpe.br/bitstream/123456789/17815/1/TeseAntonio_Gomes_de_Castro_Neto.pdf>. Acesso em: 29 de mai. 2019.

CEBRID. Departamento de psicologia. Disponível em: <https://www2.unifesp.br/dpsicobio/cebrid/folhetos/cocaina_.htm>. Acesso em: 29 de mai. 2019.

CRETELLA NETO, José. *Curso de Direito Internacional Penal*. Ijuí (RS): Unijuí, 2008.

DPF. Perguntas e respostas sobre drogas. Disponível em: <<http://www.pf.gov.br/anp/institucional/prevencao-as-drogas-gpred/perguntas-e-respostas-sobre-drogas>>. Acesso em: 29 de mai. de 2019.

_____. PF deflagra operação para desarticular organização responsável por tráfico internacional de drogas. Disponível em: <<http://www.pf.gov.br/imprensa/noticias/2019/02/pf-deflagra-operacao-para-desarticular-organizacao-responsavel-por-trafico-internacional-de-drogas>> Acesso em: 19 mar. 2019.

_____. PF desarticula grupo responsável por tráfico internacional de drogas. Disponível em: <<http://www.pf.gov.br/agencia/noticias/2018/10/pf-desarticula-grupo-responsavel-por-trafico-internacional-de-drogas>>. Acesso em: 14 mar. 2019.

EMAISGOIAS. PM e PF prendem três pessoas em Palmeiras de Goiás por contrabandear R\$ 3 milhões em celulares. Disponível em: <<https://www.emaisgoias.com.br/pm-go-e-pf-prendem-tres-pessoas-em-palmeiras-de-goias-por-contrabandear-r-3-milhoes-em-celulares/>>. Acesso em: 27 fev. 2019.

FALCONI, Paulo Gustavo. A modernização Da FAB pelo SIVAM. Textos & Debates, número 8, p. 43-59, julho de 2005.

FINANCE. Australia has the second most expensive cocaine in the world. Disponível em: <<https://finance.nine.com.au/personal-finance/australia-has-the-second-most-expensive-cocaine-in-the-world/9cf2a89d-efe2-45d3-a91b-3c1137edc55d>>. Acesso em: 19 mai. 2019.

GLOBO.COM. *Brasil cai para 27ª posição em ranking de 2018 de maiores exportadores do mundo*. Disponível em: <<https://g1.globo.com/economia/noticia/2019/04/02/brasil-cai-para-para-27a-posicao-em-ranking-de-2018-de-maiores-exportadores-do-mundo.ghtml>>. Acesso em: 02 de abr. 2019.

GLOBO.COM. PF apreende avião com produtos eletrônicos em Lençóis Paulista, SP. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sp/bauru-marilia/noticia/2012/03/pf-apreende-aviao-com-produtos-eletronicos-em-lencois-paulista-sp.html>>. Acesso em: 19 out. 2019.

GLOBO.COM. PF faz operação contra quadrilha que adulterava aviões em MT para tráfico. Disponível em: <<http://g1.globo.com/mato-grosso/noticia/2014/11/pf-faz-operacao-contr-quadrilha-que-adulterava-avioes-em-mt-para-trafico.html>>. Acesso em: 15 jan. 2019.

GRECO, Rogério. Curso de direito penal: parte geral - v. 1. 17. ed. Niterói: Impetus, 2015.

JORNAL OESTE. Quilo da Cocaína custa R\$ 5 mil em Cáceres. Disponível em: <http://www.jornaloeste.com.br/noticias/exibir.asp?id=44566¬icia=quilo_da_cocaina_custa_r_5_mil_em_caceres>. Acesso em: 15 de jan. 2019.

KELSEN, Hans. *Teoria pura do direito*, 1ª versão. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2a ed., 2002 (1933).

LENZA, Pedro. *Direito Constitucional Esquemático*. 14.ed. São Paulo: Saraiva, 2010.

MIRABETE, Júlio Fabbrini. *Manual de Direito Penal*. 22 ed. São Paulo: Atlas, 2005.

MIRANDA, LUIZ EDUARDO JOSE RODRIGUES. Aeronaves históricas. Disponível em: <<http://www.engbrasil.eng.br/revista/v112009/aeronaves/p51.pdf>> Acesso em: 15 de jan. 2019

NUCCI, Guilherme de Souza. *Manual de direito penal: 3 ed. rev. atual. e ampl. 2. tir.* – São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2007b.

OLHAR DIRETO. PF deflagra operação 'Alfa' contra tráfico internacional de drogas em MT. Disponível em: <<https://www.olhardireto.com.br/noticias/exibir.asp?id=11525¬icia=pf-deflagra-operacao-alfa-contra-traffic-internacional-de-drogas-em-mt>>. Acesso em: 23 fev. 2019.

PIPER PA-18. In: WIKIPÉDIA: a enciclopédia livre. Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Piper_PA-18>. Acesso em: 15 jan. 2019.

SENAD (2004). *Livreto Informativo sobre Drogas Psicotrópicas*. UNIFESP: Escola Paulista de Medicina, SENAD: Secretaria Nacional Antidrogas, CEBRID: Centro Brasileiro de Informações sobre Drogas Psicotrópicas. Brasília-DF.

SILVA, De Plácido e. *Vocabulário Jurídico*. Rio de Janeiro: Forense, 1963. 4v.

TÁVORA, Nestor; ALENCAR, Rosmar Rodrigues. *Curso de direito processual penal*. – Salvador: Editora Podivm, 2009.

TIBA, I. (2000). *123 Respostas Sobre Drogas*. São Paulo: Editora Scipione.

TMS. Polícia apreende avião e helicóptero sob suspeita de lavagem de dinheiro. Disponível em: <<https://tempoms.com.br/noticias/policia-apreende-aviao-e-helicoptero-sob-suspeita-de-lavagem-de-dinheiro/>>. Acesso em: 27 fev. 2019.

TOURINHO FILHO, Fernando da Costa. *Código de processo penal comentado*, v. 1. – 11. ed. rev. e atual. – São Paulo: Saraiva, 2008.

TRF1. Seção Judiciária do Estado de Goiás. Processo nº 0036228-52.2018.4.01.3500. Disponível em: <<https://processual.trf1.jus.br/consultaProcessual/processo.php>>. Acesso em: 23 jan. 2019.

TRF1. Seção Judiciária do Estado de Tocantins. Processo nº 0000038-81.2019.4.01.4300. Disponível em: <<https://processual.trf1.jus.br/consultaProcessual/processo.php>>. Acesso em: 10 mar. 2019.

UNODOC. Drogas: marco legal. Disponível em: <<https://www.unodc.org/lpo-brazil/pt/drogas/marco-legal.html>>. Acesso em: 29 de mai. de 2019.

UNODOC. World Drug Report 2019. Disponível em: <<https://wdr.unodc.org/wdr2019/>>. Acesso em 29 de mai. 2019.