

DROGAS E DELITOS NOS ARES

Karoline Marcelle Silva Albuquerque (Aluna do Curso de Graduação de Relações Internacionais)

Prof. Dr. Leonardo Mécher (Dr. Em Ciências Políticas e Prof. Universitário da UNINTER)

RESUMO

A globalização é um fenômeno observado na atualidade que consiste na integração entre os Estados Nacionais, diminuindo fronteiras com a difusão do transporte aéreo, comum prognóstico de fluxo intenso de pessoas, bens e mercadorias entre os continentes. O tráfico de drogas tem se camuflado para alcançar países cada vez mais distantes da sua rota, cabendo ao setor aeroportuário o diligente esforço de implantar meios de coibição e abordagens sistêmicas dentro do contexto de segurança operacional internacional. A aviação obedece a critérios estabelecidos pelos Organismos internacionais, Órgãos do governo e Organizações da sociedade civil. No Brasil, o direito aeronáutico é regulado por Tratados, Convenções e Atos institucionais, buscando uma padronização da segurança internacional aeroportuária. As inovações e mecanismos de TI têm colaborado para a gestão mundial de dados que futuramente não se utilizará mais de documentos físicos para identificar um passageiro, mas, apenas de sua face, tornando a segurança mais eficaz no âmbito de repressão ao tráfico internacional de drogas.

Palavras chave: Narcotráfico. Segurança Internacional. Aeroportos.

INTRODUÇÃO

O mundo contemporâneo tem presenciado o aumento na integração entre Estados Nacionais e uma intensificação de fluxo de pessoas, bens e mercadorias, numa escala global de ligações multilaterais e multicontinentais. A globalização é um fenômeno presente desde princípio da História nas atividades comerciais e industriais, que se intensificou no final do século XX, propiciando redução de fronteiras e uma difusão dos meios de transporte, principalmente o aéreo que

exerceu um papel fundamental na 2ª Guerra Mundial, no transporte de mantimentos para soldados, armas, pessoas e até para ataques aos inimigos, tornando a locomoção intercontinental mais rápida e eficaz diante da situação crítica da época.

Importante assegurar medidas de implementação de segurança nos aeroportos internacionais objetivando um maior controle que evite, coíba a entrada e saída de drogas e entorpecentes. Há que se impor tecnologias de segurança, modernos sistemas e inteligência com a atuação eficaz dos instrumentos capazes de neutralizar atuações ligadas ao tráfico e o controle da circulação de pessoas envolvidas neste, quais sejam, segurança em informática referindo-se aos programas e equipamentos como um conjunto de estratégia de prevenção e segurança; política de segurança relacionada a perigos, ameaças e emergências por meio de autoridades competentes impostas pelo Estado soberano; atuação direta de cães farejadores que auxiliem na fiscalização de passageiros e bagagens suspeitas com o intuito de estabelecer a paz social e a segurança internacional.

Os debates sobre a segurança humana se apresentam, nos seus maiores aspectos, como uma nova rodada do debate clássico entre conceitos amplos e restritos de segurança, uma vez que, a preocupação do Estado é a defesa territorial e os interesses nacionais privilegiando a segurança e as prioridades políticas, que visa uma ordem mundial mais justa e pacífica.

Surgimento da Aviação - Transporte Aéreo de Pessoas e Mercadorias

A partir da 2ª Guerra, temos o surgimento da aviação comercial, que percorreu grandes progressos ao longo dos anos e se consolidou como um dos principais meios de transporte rápido e seguro de pessoas e mercadorias na atualidade diante do contexto mundial. O transporte aéreo de passageiros tem movimentado elevados números a cada ano, considerando a propagação e acessibilidade a este meio de transporte, intensificando a afluência de pessoas transpondo fronteiras territoriais diariamente. A ideia de território foi constituída a partir de tratados que assegurasse o espaço do poder soberano, questão territorial da soberania de cada Estado historicamente presente nas discussões pelo receio da

perda da autonomia e do poder em confrontação com outras potências. Segundo Júnior (2017, p.29),

Na perspectiva da geografia política a ideia de território ganhou força após a assinatura do Tratado de Westphalia (1648), que encerrou a Guerra dos Trinta Anos. Na época, território constituía uma porção de terra reclamada por um Estado ou outra entidade política (Dahlman, 2009a). Uma de suas funções centrais era demarcar o espaço do poder soberano, estabelecendo, dessa forma, fronteiras e limites. A soberania está ligada ao surgimento de uma autoridade suprema (soberano), reconhecida dentro e fora de seus domínios territoriais. Assim sendo, território e fronteiras são primordiais para distinguir a soberania interna – em que a autoridade política máxima é reconhecida como detentora do direito de governar a população dentro de seu território – da soberania externa – ou soberania internacional legal, que assegura o direito de uma autoridade soberana governar seu território e seu povo sem interferência externa, especialmente por parte de outros Estados (Dahlman, 2009a)

Para Fernando de Sousa (2005, p.168-169), o termo segurança Internacional “traduz a ausência de ameaça, e sua obtenção constitui um objetivo fundamental da política governamental”. E prossegue que com o final da Guerra Fria, novas ideias foram incorporadas na agenda de segurança, ampliando o âmbito, a fatores e considerações políticas, econômicas, sociais, culturais, ecológicas e ambientais. Estas novas ideias incorporadas no conceito de Segurança Internacional vieram em resposta aos novos desafios que a globalização impôs.

A segurança das fronteiras sempre foi tema presente na Agenda Internacional, o que culminou em uma veemente participação de Tratados e Convenções de Segurança Internacional e na formulação de leis internas que assegurem a segurança das fronteiras. Dentre essas legislações internas, destacamos a Lei brasileira, Lei nº 9.614 de 05 de Março de 1998, que trata de casos em que uma aeronave pode ser submetida a detenção, à interdição e à apreensão por autoridades aeronáuticas, fazendárias ou da Polícia Federal; permitindo assim a intervenção militar no caso de suspeita de aeronaves hostis ou suspeitas de tráfico de drogas.

Essa Lei ficou intitulada como a Lei do Abate visto a instituição do “tiro de destruição” transportou conceitos novos, tornando imprescindível a formulação de rígidos preceitos de segurança, o pleno esclarecimento dos procedimentos e das

condições em que a medida de destruição poderia ser executada. Segundo o princípio de autodefesa, era necessário que o governo brasileiro dispusesse um regulamento da lei no aspecto de suspeita de aeronaves com envolvimento no tráfico internacional. Essa legislação foi de primórdio para a segurança nacional, pois permitiu a atuação do trabalho de segurança aérea de modo eficaz na intimidação ao tráfico via fronteira.

A modernização do sistema de defesa aéreo e o controle do tráfego aéreo brasileiro evidenciaram as principais rotas de entrada do tráfico de drogas ilícitas, acontecendo por meio de pequenas aeronaves nas fronteiras onde já em solo nacional é redistribuída tendo como principais rotas de saída aeroportos das grandes metrópoles, a exemplo do aeroporto internacional do Estado de São Paulo com destino aos EUA, Europa, África e Ásia.

Wolfers (1952, apud BUZAN; BARRY, 2012, p. 37) De maneira celebre, definiu “segurança nacional” como um “símbolo ambíguo”. O tema da Segurança Internacional evoluiu ao longo da história a partir da preocupação da soberania Estatal em manter seu território diante das potências da época com uso efetivo da força militar que avançou também para a separação nítida de ameaças internas e externas.

Durante a Guerra Fria foram instituídos os Estudos de Segurança Internacional (ESI), como uma forma de debate sobre ameaças aos Estados e investigando a proteção destes.

Os ESI podem envolver temas como soberania, autoridades, Estados, política, entre outros; entretanto, possuem principalmente ênfase em questões militares. Buzan e Hansen dividem no livro “A evolução dos Estudos de Segurança Internacional” em quatro questões de debates, que são, privilegiar o Estado como o objeto de referência; incluir tanto as ameaças internas quanto as externas; expandir a segurança para além do setor militar e do uso da força; ver a segurança como inextricavelmente ligada a uma dinâmica de ameaças, perigos e urgências” (BUZAN; HANSEN, 2012, p. 100), com o intuito de demonstrar que outros temas e teorias podem ter relação com as ESI e que as diferentes dimensões compartilham uma mesma discursão.

A palavra território etimologicamente não está ligada a terra ou espaço geográfico, mas tem sua origem no latim *térreo*, *territo*, ou seja, intimidado, causado

medo, receio, mesmo porque o Estado exerce o seu poder antevendo a possibilidade de a qualquer momento utilizar a força (coerção) para ver suas determinações cumpridas. Segundo Friedrich Ratzel (1844-1904), principal sistematizador deste tema, defende sua ligação ao poder de domínio exercido pelo Estado nacional.

Para Aquaviva (2015, p.33) O território pode abranger tanto uma parcela do solo, onde é exercido o poder soberano, como uma ficção jurídica, isto é, um dado eminentemente abstrato, como o espaço aéreo que é parte integrante do território do Estado. A soberania do Estado, no espaço aéreo alcança uma atitude que justifica o interesse público que possa reclamar a ação do poder político, que estão delimitadas em quatro camadas: troposfera, estratosfera, ionosfera e a exosfera.

A expansão do transporte aéreo tem sido alvo constante de diversos grupos de tráfico de entorpecentes na tentativa de expandir o seu comércio ilegal a outros continentes. A temática de “segurança nacional” migrara de uma preocupação com problemas econômicos internos para ameaças externas advindas de potências ideologicamente opostas, o que demandou a necessidade de regimentos nacionais na esfera global com organizações competentes para padronização da SI no setor aéreo.

Implementação de Tecnologias de Segurança nos Aeroportos

Diante da evolução de profundas transformações experimentadas neste século, a que tem conquistado papel fundamental e primordial é a tecnologia e tem se ramificado em todos os campos das ciências; podendo ser definida como um produto da ciência e da engenharia que envolve um conjunto de instrumentos, métodos e técnicas que visam a resolução de problemas. É uma aplicação prática do conhecimento científico em diversas áreas de pesquisa.

O aumento de pessoas que viajam de transporte aéreo vem crescendo ano após ano. Diante desse aumento os aeroportos têm investido em infraestruturas inteligentes na busca de excelência em gestão de voos e de passageiros, proporcionando comodidade e segurança aos países. Entretanto, gerenciar com precisão centenas de embarques e desembarques exige uma implementação de tecnologias avançadas. O desafio está na gestão de grandes volumes de dados, de

forma a facilitar o acesso à informação tanto para os funcionários do aeroporto quanto para os passageiros que precisam estar atualizados sobre o status de seus voos e segurança dos seus pertences.

Para gerenciar o tráfego de passageiros em seus terminais, os aeroportos mais avançados estão usando tecnologias de “Big Data”, sistemas de análise de dados e soluções que permitem o compartilhamento de informações para se tomar decisões de forma colaborativa.

Sistemas de segurança têm revolucionado o controle de entrada e saída, proporcionando vigilância em tempo real a múltiplos departamentos como sistema de câmeras IP digitais, operadores de diversos setores do aeroporto podem fazer esse controle, como a polícia alfandega, imigração entre outros acessando dados a partir de suas estações de trabalho.

O sistema avançado de vídeo é composto por câmeras inteligentes cumprindo um papel significativo na segurança aeroportuária, porque utilizam algoritmos para detectar atividades específicas e para fazer a varredura detectando indivíduos suspeitos, auxilia no reconhecimento facial e até mesmo detecta incidentes como objetos esquecidos, atrasos e movimentos suspeitos, contando com uma flexibilidade de acompanhar a demanda do aeroporto e de fácil ajuste a sistemas já utilizados.

Os sistemas de segurança com câmeras IP transmitem imagens ao vivo pela internet e arquivam as gravações em todo computador com acesso à rede, isso permite que os usuários autorizados monitorem atividades fora do aeroporto.

A Sociedade Internacional de Telecomunicações Aeronáuticas – SITA é uma empresa multinacional provedora de TI para indústria aérea, conta com um laboratório de pesquisa de tecnologias estratégicas na inovação da indústria do transporte aéreo, sendo a pioneira na checagem usando apenas a biometria facial com o suporte de equipamentos de inteligência. A administração de identificação de pessoas é um grande desafio atual, mas este cenário tem se configurado com a influência da SITA e o uso das tecnologias biométricas e móveis em parceria com governos, linhas aéreas e aeroportos acelerando o controle de passageiros, evidenciando que no momento atual mundial, a face da pessoa seja o seu próprio passaporte.

Programa de auto avaliação biométrica foi concebida para ser de fácil uso, mesmo assim demanda um treinamento para os funcionários que irão utilizá-lo e

também devem estar devidamente preparados para situações de emergência delineadas pelo programa.

As distintas variáveis da eficácia do sistema de segurança pressupõem altas tecnologias de informação, como programas, sistemas, equipamentos e infraestrutura que viabilizem a verificação da segurança em tempo real e de forma multicontinental com intercâmbio de informações entre os diversos membros das organizações internacionais de segurança aérea. Porém, todo esse aparato para alcançar o seu objetivo está sujeito ao auxílio de funcionários e controladores que necessitam de um suporte técnico e específico para efetuar o controle diário de passageiros e bagagens, onde qualquer falha pode atingir o Estado em todas as esferas de atuação como, por exemplo, econômica, política e social. A capacitação profissional é um dos requisitos básicos para manter a qualidade das equipes envolvidas e conseqüentemente da produtividade do aeroporto tanto em âmbito interno como externo.

No Brasil é estabelecido na CF no art. 219, b: O Sistema Nacional de Ciência, Tecnologia e Inovação (SINCTI) será organizado em regime de colaboração entre entes, tanto público quanto privado com vistas a promover o desenvolvimento científico e tecnológico e a inovação.

Cooperação Entre Países Desenvolvidos com os Países em Desenvolvimento

O fenômeno da Globalização está alterando e modificando o mundo, e com isto, conceitos e instrumentos de análises aplicáveis a política internacional. “Vivemos em uma era de interdependência [...] A própria natureza da política mundial está mudando [...] o mundo se tornou interdependente na economia, na comunicação, nas aspirações humanas” (Keohane; Nye, 2001,p.3).

Segundo Keohane e Nye (2001), existe interdependência quando as transações supõem custos para os atores, impostos voluntariamente (como no caso da interdependência estratégica entre as superpotências) ou não. É importante apresentar um aspecto para a interdependência complexa. Conforme Salomón (2016, p.73).

A interdependência complexa, situação de interconexão entre atores tanto estatais (por meio de representantes governamentais oficiais) como transgovernamentais (contatos diretos entre burocracias de diferentes

Estados) ou transnacionais (atores não oficiais, tais como empresas, sindicatos, partidos políticos, turistas), que ocorre no contexto das relações entre países industrializados e democráticos.

A interdependência complexa é apresentada pelos autores como um tipo ideal, no sentido weberiano. Ela se opõe a outro tipo ideal, o descrito pelo realismo, pelo qual os Estados são atores dominantes em política internacional, a força é um instrumento utilizável e efetivo para a política e as questões militares estão no topo da hierarquia de assuntos da agenda internacional.

O narcotráfico tem ganhado sustentabilidade e mobilidade numa dinâmica própria, por ser um mercado que cresce e se desenvolve devido a demanda existente. A grande rentabilidade do narcotráfico passou a agir como fato de sedução econômica para faixas inteiras da população que entende que o lucro proveniente do tráfico é a forma mais direta de conseguir elevar o precário padrão de vida.

A universalização da complexa questão do narcotráfico no cenário internacional apresenta dimensões gigantescas de árdua quantificação do seu completo impacto, uma vez que cifras dramáticas relativas ao crescimento dessa indústria das drogas tende a aumentar, diversificar e se camuflar principalmente no setor aéreo.

Uma vantagem fundamental que tem propagado o cultivo de drogas ilícitas na América Latina são as condições geográfico-climáticas preexistentes, com densas florestas o que é usado para ocultar a produção ilícita e a existência de práticas sociais já desenvolvidas, como a cultura milenar das folhas de coca na região dos Andes. Nessa desenvoltura países desenvolvidos como os Estados Unidos, tomaram a iniciativa de reprimir o narcotráfico fora do seu território, visto alguns países não possuem meios eficazes e tecnológicos de segurança a esse combate. Para isso houve algumas mudanças internas no sistema coercitivo antidrogas estadunidense como, por exemplo, a criação da Drug Enforcement Administration (DEA).

As primeiras intervenções iniciaram-se nos países latino-americanos, idealizadas e patrocinadas pelos EUA, mas o mercado cresceu e se desenvolveu no mesmo passo que as ações repressivas. Entretanto algumas intervenções sofreram fracasso visível, o combate ao narcotráfico se tornou uma justificativa interessante para que o governo norte americano intervisse nas regiões do seu interesse,

movendo iniciativas locais ao seu esforço antidrogas e tornando o proibicionismo militarista o modo-padrão de encarar a questão das drogas no continente.

Diante da questão do narcotráfico se torna indispensável a cooperação entre os Estados no esforço de conter o embarque e desembarque de drogas ilícitas evitando que o mercado mundial seja abastecido diariamente; prevalecendo a interdependência complexa onde os Estados devem estar estreitamente conectados por múltiplos canais intergovernamentais, transgovernamentais e transnacionais para atuarem na resolução da diminuição do tráfico aéreo de drogas. Porém, os realistas, debatem que a cooperação não existe pelo fato de não haver um governo superior aos Estados, impondo a cooperação internacional.

Nessa ótica de mecanismos de segurança temos numa margem as grandes potencias desenvolvidas contrastantemente com países em desenvolvimento. Nota-se a desigualdade no âmbito da segurança nacional por causa da ausência e escassez de dispositivos de tecnologia de informação e programas de segurança, resultando num impacto sofrido nas grandes potências mundiais, que mesmo distantes da origem do cultivo tem sua economia, saúde e segurança diretamente impactadas pelas cifras movimentadas do mercado narcotráfico.

Entretanto essa realidade tem se modificado mediante parcerias de países que detém alta tecnologia de informação em segurança com países ainda deficitários neste setor que são rota de envio de entorpecentes, durante a Guerra Fria os países doadores de tecnologia arcavam com os custos de projetos, mas após o fim do conflito os custos passaram a ser divididos entre os países doadores e receptores de cooperação técnica. Essa contribuição tem ocorrido principalmente, em áreas específicas como segurança, educação, saúde e etc.

A gerência de qualquer organização exige atenção a diversos fatores, entre eles, a segurança operacional que possibilita a prevenção e redução de riscos mediante um contínuo processo de gerenciamento e identificação de perigos” (COSTA, 2007).

O tráfico de Drogas em Países que Adotam a Pena de Morte

Na tentativa de coibir o tráfico, alguns países decidiram se posicionar de forma rígida nesse combate, instituindo pena de morte para o porte ou tráfico de substâncias entorpecentes, a exemplo de Bahrein, Bangladesh, Brunei, China, Egito, Gaza (Território de ocupação Palestina), Índia, Indonésia, Irã, Iraque, Kuwait, Laos, Líbia, Malásia, Myanmar, Coreia do Norte, Omã, Paquistão, Catar, Arábia Saudita, Singapura, Coreia de Sul, Sri Lanka, Filipinas, Sudão, Síria, Taiwan, Tailândia, Emirados Árabes Unidos, Estados Unidos, Vietnã e Iêmen entre outros.

Liderando com altos números de execuções anuais e severas leis, entretanto, ainda possuem um alto consumo, no caso do Irã mesmo com leis que determinam pena de morte para quem porta menos 5 quilos de drogas tradicionais (maconha ou cocaína) ou 30 gramas de drogas sintéticas, esse País concentra metade das apreensões da droga no mundo possuindo cerca de 2 milhões de viciados, uma realidade que acontece também em outros países onde existe a pena de morte.

Uma pesquisa inglesa sobre o consumo de drogas em países com leis severas concluiu que as punições nem diminuem nem aumentam o consumo, contrastando países com duras leis e tolerância zero, por exemplo, a Suécia, que tem índices baixos de consumo, doenças e crimes relacionados ao narcotráfico. Existem também exemplos contrários:

Países onde leis severas não evitam o vício, como o Irã. Países onde a descriminalização reduziu o consumo e as doenças (Portugal e Holanda), mas também há países onde leis mais leves agravaram o problema, como a República Tcheca. Concluindo-se, não existe nenhuma relação entre a severidade das leis e o consumo de drogas.

Principais Organismos Regulamentadores da Aviação Internacional e Nacional

No esforço da padronização aérea, as Nações Unidas realizaram uma conferência, na cidade Chicago em 07 de dezembro de 1944 nos Estados Unidos para tratarem do comércio aéreo. A Convenção de Chicago teve o propósito de estabelecer uma cooperação internacional no comércio aéreo, abordando princípios, padrões e recomendações para que o transporte aéreo se desenvolva de maneira

sistemática e segura. Estabeleceu a criação de uma Organização da Aviação Civil internacional (IATA), sendo ratificado pelo Decreto nº 21.713 de 27 de Agosto de 1946, considerando que o desenvolvimento futuro da aviação civil comercial necessita do estímulo de cooperação entre nações para desenvolvimento seguro da aviação civil internacional.

A Associação Internacional de Transporte Aéreo – IATA, entidade que representa mais de 275 companhias aéreas mundiais ou 83% do tráfego aéreo total sediada em Montreal, Canadá, fundada em 1945, representando a indústria aérea junto aos governos e a OACI, tem liderado as companhias aéreas a operar com segurança, eficiência e economia sob regras definidas, desenvolvendo pesquisas para simplificar processos melhorando a eficiência dos serviços da indústria aérea.

Agencia Nacional de Aviação Civil – ANAC é uma entidade reguladora federal cuja responsabilidade é supervisionar a atividade de aviação civil no Brasil, garantindo o cumprimento da legislação do sistema aéreo brasileiro resguardando os interesses dos usuários tanto no âmbito econômico quanto a adequação dos procedimentos internacionais de segurança neste setor.

Agência da Organização das Nações Unidas (ONU) com sede em Montreal, no Canadá, e 190 países membros. Sua função é coordenar e regular o transporte aéreo internacional, de modo a favorecer a segurança, a eficiência, a economia e o desenvolvimento dos serviços aéreos. (Em inglês: *International Civil Aviation Organization* – Icao). Responsável por padronizar e normatizar através dos seus 19 anexos quase todos os processos que utilizamos hoje na aviação civil, cabendo aos países signatários seguir ou não essas normas, que são na verdade apenas recomendações. Praticamente todos os países seguem suas recomendações, sendo obrigados a publicar em sua AIP (*Aeronautical Information Publication*) tudo aquilo que eles por algum motivo resolverem adotar um procedimento próprio.

O Escritório das Nações Unidas sobre Drogas e Crime (UNODC) é o responsável por implementar medidas que refletem as três convenções internacionais de controle de drogas e as convenções contra o crime organizado transnacional e contra a corrupção. O UNODC é a agência das Nações Unidas com mandato de apoiar os países na implementação das três convenções da ONU sobre drogas:

Convenção Única sobre Entorpecentes (1961), emendada pelo protocolo de 1972

Convenção sobre Substâncias Psicotrópicas (1971)

Convenção contra o Tráfico Ilícito de Entorpecentes e Substâncias Psicotrópicas (1988).

O trabalho do UNODC está baseado em três grandes áreas: saúde, justiça e segurança pública. E com base nessas convenções, a agência trabalha auxiliando os Estados-membros a desenvolver suas legislações nacionais sobre drogas buscando estabelecer marcos legais de referência sobre o assunto.

Conselho Econômico e Social da ONU estabeleceu a Comissão de Narcóticos (CND, na sigla em inglês), em 1946, como o órgão central das Nações Unidas para políticas relacionadas a drogas. A Comissão permite que os Estados-membros analisem a situação mundial das drogas e tomem medidas em nível global em seu âmbito de ação.

As atuações da UNODC junto aos países promove o desenvolvimento de estratégias de atenção ao uso de drogas com base em evidências científicas com uma abordagem que prioriza o respeito aos direitos humanos e as reais necessidades dos usuários dos serviços em seus aspectos clínicos, motivacionais e sociais. Anualmente, o UNODC publica o Relatório Mundial sobre Drogas reúne os principais dados e análises de tendências sobre a produção, o tráfico e o consumo de drogas ilegais em todo o mundo.

O trabalho da UNODC está na área das drogas esta dividido em duas áreas: prevenção e atenção e cuidado. Realizando campanhas e simpósios no mundo inteiro com o objetivo de mobilizar o apoio e inspirar a população a atuar de forma integrada na construção de uma resposta ao problema das drogas.

Envolvimento de refugiados no trafico Internacional

O Brasil é signatário dos principais tratados internacionais de direitos humanos e é parte da Convenção das Nações Unidas de 1951 sobre o Estatuto dos Refugiados e do seu Protocolo de 1967. O país promulgou, em julho de 1997, a sua lei de refúgio (nº 9.474/97), contemplando os principais instrumentos regionais e internacionais sobre o tema. A lei brasileira de refúgio criou o Comitê Nacional para os Refugiados (CONARE), um órgão interministerial presidido pelo Ministério da Justiça e que lida principalmente com a formulação de políticas para refugiados no país, garantindo documentos básicos aos refugiados, incluindo documento de

identificação e de trabalho, além da liberdade de movimento no território nacional e de outros direitos civis.

Aproveitando-se da fragilidade das pessoas recém-chegadas no território brasileiro, o narcotráfico tem usado a Lei de Refúgio brasileira para captar estrangeiros e abastecer com drogas rotas internacionais para a África e a Europa. As novas “mulas” são em sua maioria africanos que, ao ingressar no Aeroporto de Cumbica, em Guarulhos, na Grande São Paulo, pedem autorização para permanecer no País. Segundo dados da Polícia Federal em 2015, o Aeroporto Internacional de São Paulo realizou a prisão de 49 estrangeiros por tráfico de drogas que pediam refúgio no Brasil. Com eles, foram apreendidos 200 quilos de drogas.

Já em 2016, a quantidade de drogas apreendidas foi superior a registrada em 2015, e dos presos, a maioria, Nigerianos. O Brasil faz fronteira com países que são produtores de drogas como, Peru, Bolívia e Colômbia e acaba servindo de corredor de exportação destas drogas.

CONCLUSÃO

Há de ressaltar que os crimes de narcotráfico têm se avolumado com o decorrer dos anos; nos últimos três anos, a estatística levantada pelo órgão da Polícia Federal Brasileira registrou os seguintes dados; no ano de 2014, a soma de 33.858 kg de cocaína; em 2015, somou-se a quantidade de 27.223 kg da mesma substância e em 2016, houve um aumento considerável chegando a proporção de 39.311 kg da mesma substância tóxica.

Os modernos sistemas de tecnologia e informática, programas de segurança e inteligência somados ao auxílio de cães farejadores na fiscalização de passageiros e bagagens suspeitas, traduzem maior resultado no controle da circulação de bens e de pessoas facilitando a segurança social nos aeroportos domésticos e internacionais por meios legais de proibição de delitos aéreos.

Os organismos internacionais têm se adequado através de tratados e regulamentos, com a participação de países tanto desenvolvidos como os em desenvolvimento, objetivando a priorização de estratégias evoluídas de segurança

social e aeroportuária, pautada não mais nos documentos físicos, passíveis de fraude, mas, sim, na inovação de um documento único que trazem os caracteres da face da pessoa.

REFERÊNCIAS

- BRASIL. Constituição (1988). Constituição da República Federativa do Brasil. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm Acesso em: 22 jun. 2017.
- BRASIL. Código Brasileiro de Aeronáutica. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L7565.htm Acesso em: 22 jun. 2017.
- CORDEIRO, GISELE DO ROCIO et al. **Orientações e dicas Práticas para Trabalhos Acadêmicos**. 2.ed.Curitiba:Intersaberes,2014.
- COSTA, DORIS VIEIRA da. Segurança Operacional em Aeroportos. ANAC, 2007. Disponível em: http://aviationlatam.com/files/c8462ad16f5521178a66f5521178a66f706564bc769/c_a_presentacao_doris.pdfAcesso em: 22 Jun.2017.
- GUSMÃO, Paulo Dourado de. **Introdução a Ciência do Direito**. Rio de Janeiro: Forense.1976
- AQUAVIVA, Marcos Claudio. **Teoria Geral do Estado**. 3º Edição. Barueri, Editora Manole.
- BUZAN, Barry; HANSEN, Lene. 2012. **A evolução dos Estudos de Segurança Internacional**. 1ªEdição. Tradução de Flávio Lira. São Paulo, Editora UNESP.
- UNODC. **Drug trafficking**. Disponível em: <<https://www.unodc.org/unodc/en/drug-trafficking/index.html>>. Acesso em: 22 jun. 2017.
- WALT, Stephen. 1991. **The Renaissance of the Security Studies**. International Studies Quarterly, Vol. 35. No. 2.Pp. 211-239.
- SOUSA, Fernando de. 2005. **Dicionário de Relações Internacionais**. 954º Edição. Editora CEPESE.
- SALOMÓN, Mônica. 2016. **Teorias e enfoques das Relações Internacionais: uma introdução**. 1º Edição. Curitiba. Editora INTERSABERES.
- JÚNIOR, Augusto W. M. Teixeira. 2017. **Geopolítica do pensamento Clássico aos Conflitos Contemporâneos**. 1º Edição. Curitiba. Editora INTERSABERES.

<https://www.senado.gov.br/noticias/Jornal/emdiscussao/revista-em-discussao-ediao-novembro-2010/materias/aviaao-obedece-a-regras-internacionais.aspx>

http://www.anac.gov.br/A_Anac/internacional/organismos-

[internacionais/organizacao-da-aviacao-civil-internacional-oaci](http://www.anac.gov.br/A_Anac/internacional/organismos-internacionais/organizacao-da-aviacao-civil-internacional-oaci)

<http://www.tmacuritiba.com.br/wordpress/conhecimentos-aeronauticos-icao/>

<https://www.significados.com.br/tecnologia-2/>

www.pf.gov.br

Associação Internacional do Transporte Aéreo disponível em: www.iata.org Acesso em 12 nov.2017.

Agencia Nacional de Aviação Civil. Disponível em:www.anac.gov.br) Acesso em 25 nov. 2017.

Fonte: INBEP Disponível em: <http://blog.inbep.com.br/por-que-investir-na-capacitacao-profissional-dos-funcionarios/> Acesso em 27 nov. 2017.