



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ
INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SEGURANÇA PÚBLICA
MESTRADO EM SEGURANÇA PÚBLICA**

**O USO DO PROCEDIMENTO DE SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL DE
INSPEÇÃO DE PASSAGEIROS E SUAS BAGAGENS DE MÃO NO COMBATE AO
CRIME DE TRÁFICO ILÍCITO DE DROGAS NO AEROPORTO INTERNACIONAL
DE BELÉM.**

Fábia Máximo Bezerra Borges

**Belém-PA
2021**



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ
INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SEGURANÇA PÚBLICA
MESTRADO EM SEGURANÇA PÚBLICA**

FÁBIA MÁXIMO BEZERRA BORGES

**O USO DO PROCEDIMENTO DE SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL DE
INSPEÇÃO DE PASSAGEIROS E SUAS BAGAGENS DE MÃO NO COMBATE AO
CRIME DE TRÁFICO ILÍCITO DE DROGAS NO AEROPORTO INTERNACIONAL
DE BELÉM.**

Dissertação apresentado ao Colegiado do Programa de Pós-Graduação em Segurança Pública, do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, da Universidade Federal do Pará, como requisito parcial para a obtenção do título de mestre em segurança pública.

Área de Concentração: Segurança Pública, Justiça, Conflitos e Cidadania.

Linha de Pesquisa: Políticas, Gestão, Direitos Humanos, Criminalidade e Tecnologia da Informação.

Orientadora: Profª. Andréa Bittencourt Pires Chaves, Dra.

Coorientadora: Profª. Adrilayne dos Reis Araújo, M.Sc.

**Belém-PA
2021**



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ
INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SEGURANÇA PÚBLICA
MESTRADO EM SEGURANÇA PÚBLICA**

**O USO DO PROCEDIMENTO DE SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL DE
INSPEÇÃO DE PASSAGEIROS E SUAS BAGAGENS DE MÃO NO COMBATE AO
CRIME DE TRÁFICO DE DROGAS NO AEROPORTO INTERNACIONAL DE
BELÉM.**

Fábia Máximo Bezerra Borges

Dissertação submetida à avaliação, como requisito à obtenção do grau de Mestre em Segurança Pública, no Programa de Pós-graduação em Segurança Pública, da Universidade Federal do Pará, área de concentração: Segurança Pública, Justiça, Conflitos e Cidadania.

Belém-PA, 21 de maio de 2021.

Profa. Silvia dos Santos de Almeida, Dra.
(Coordenadora do Programa de Pós-Graduação em Segurança Pública)

Banca Examinadora

Profa. Andréa Bittencourt Pires Chaves, Dra.
Universidade Federal do Pará
Orientadora

Profa. Adrilayne dos Reis Araújo, M.Sc.
Universidade Federal do Pará
Coorientadora

Profa. Silvia dos Santos de Almeida, Dra.
Universidade Federal do Pará
Avaliadora

Prof. Roberto Magno Reis Netto, M.Sc.
Tribunal de Justiça do Estado do Pará
Avaliador

Prof. Wando Dias Miranda, Dr.
Secretaria de Segurança Pública - PA
Avaliador

AGRADECIMENTOS

Agradeço a todos que fizeram parte, de alguma maneira, dessa etapa da minha vida.

Aos amigos de turma, em especial à minha amiga Natasha Reis. Vocês contribuíram imensamente para que essa caminhada fosse prazerosa e sempre estarão em meu coração.

Aos professores que dividiram suas experiências e conhecimentos durante esses anos, especialmente à minha orientadora, Profa. Dra. Andrea Bittencourt, que acreditou em mim e acreditou que o trabalho era possível. A senhora é extraordinária!

À minha coorientadora, Profa. Msc. Adrilayne Araújo pela compreensão e ajuda.

Ao amigo Roberto Magno, eternamente Bob, pela ajuda sempre! Sem as nossas conversas e discussões não teria conseguido encontrar o norte inicial da pesquisa. Gratidão para sempre!

Ao Programa de pós Graduação em Segurança Pública da Universidade Federal do Pará, na pessoa da coordenadora, Profa. Dra. Silvia Almeida.

Aos servidores da Secretaria Acadêmica, Ramon e Luiz, pela solicitude e disponibilidade para ajudar sempre que precisei.

Agradeço aos meus pais por sempre terem lutado pelo melhor para mim. Mesmo distantes fisicamente, sei que a torcida por todas as minhas vitórias é constante. Amo vocês!

Ao meu pequeno príncipe Pedro Bismarck que compreendeu minha ausência em seus jogos de futebol e à minha princesa encantada Maria Letícia que é, literalmente, a alegria de nossas vidas.

E o meu agradecimento todo especial ao meu marido Bismarck Borges, amor da minha vida, companheiro de todas as horas, pai dedicado que cuidou das nossas joias preciosas para que esse ciclo pudesse ser concluído. Eu te amo para sempre! Sem a sua ajuda esse momento não seria possível.

Obrigada meu DEUS, por todas essas pessoas fazerem parte da minha vida e por ter vivido (sobrevivido) essa experiência incrível.

“Se a educação sozinha não transforma a sociedade, sem ela tampouco a sociedade muda.”

Paulo Freire.

BORGES, Fábila Máximo Bezerra. O uso do procedimento de segurança da aviação civil de inspeção de passageiros e suas bagagens de mão no combate ao crime de tráfico de drogas no Aeroporto Internacional de Belém. 2021. 97f. Dissertação (Mestrado em Segurança Pública). Programa de Pós-Graduação em Segurança Pública, Universidade Federal do Pará, Belém, Pará, Brasil, 2021.

RESUMO

Desde a criação do avião, marcado na história como um feito que mudou a forma como as nações se relacionam e interligam suas fronteiras, ele serviu para diversas situações, não sendo excluída a prática de crimes. Os procedimentos de segurança da aviação civil, comumente utilizados pelas autoridades de segurança pública para combater práticas criminosas em aeroportos foram criados para fim diverso.

O narcotráfico já é considerado uma das atividades criminosas mais lucrativas do mundo, promovendo uma rede de ligação que transcende os limites dos Estados. O trajeto de distribuição da droga que entra no Brasil pelas fronteiras amazônicas escoando pelos rios e estradas clandestinas já é conhecido pelas autoridades de segurança pública, o que demanda uma atenção redobrada ao surgimento de qualquer nova rota, a fim de dificultar a expansão da atividade criminosa na região.

Assim, a pesquisa teve por objetivo principal analisar como a literatura tem apontado o uso dos procedimentos de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita e sua utilização no combate ao tráfico ilícito de drogas em aeroportos, tendo por amostragem o Aeroporto Internacional de Belém – SBBE, bem como entender as relações internacionais dos Estados com as legislações que definem os procedimentos de segurança da aviação.

Para isso, o estudo sugeriu uma breve análise das apreensões de drogas nesse ambiente, bem como do número de operações de combate ao narcotráfico realizadas pelas autoridades de segurança pública, no recorte temporal de 2014 a 2019 no Aeroporto Internacional de Belém.

Palavras-Chave: Aviação, drogas, procedimentos, segurança, tráfico.

BORGES, Fábía Máximo Bezerra. The use of the civil aviation security procedure for inspecting passengers and their hand luggage in combating the crime of drug trafficking at Belém International Airport. 2021. 97f. Dissertation (Master in Public Security). Postgraduate Program in Public Security, Federal University of Pará, Belém, Pará, Brazil, 2021.

ABSTRACT

Since the creation of the plane, marked in history as a feat that changed the way nations relate and interconnect their borders, it has served for different situations, not being excluded the practice of crimes. Civil aviation security procedures, commonly used by public security authorities to combat criminal practices at airports, were created for a different purpose.

Drug trafficking is already considered one of the most profitable criminal activities in the world, promoting a network of connections that transcends the limits of States. The route of drug distribution that enters Brazil through the Amazonian borders, flowing through rivers and clandestine roads is already known by public security authorities, which demands increased attention to the emergence of any new route, in order to hinder the expansion of criminal activity in the region.

Thus, the main objective of the research was to analyze how the literature has pointed out the use of civil aviation security procedures against acts of illicit interference and their use in combating illicit drug trafficking in airports, taking the Belém International Airport as a sample - SBBE, as well as understanding the international relations of States with the legislation that defines aviation security procedures.

To this end, the study suggested a brief analysis of drug seizures in this environment, as well as the number of counter-narcotics operations carried out by public security authorities, in the 2014-2019 timeframe at the Belém International Airport.

Key words: Aviation, drugs, procedures security, trafficking.

LISTA DE TABELAS

Tabela 1. Movimento anual de aeronaves no SBBE de 2014 a 2018.....	35
Tabela 2. Movimento anual de passageiros no SBBE de 2014 a 2018.....	36
Tabela 3. Movimento anual de carga aérea e correios no SBBE de 2014 a 2018.....	36
Tabela 4. Ranking por Movimento de Passageiros nos Aeroportos Infraero.....	36
Tabela 5. Ranking por Movimento de Aeronaves nos Aeroportos Infraero.....	38
Tabela 6. Ranking por Movimento de Carga Aérea + Correios nos Aeroportos Infraero.....	39

LISTA DE TABELAS ARTIGO 4

Tabela 1. Movimento anual de aeronaves no SBBE de 2014 a 2018.....	57
Tabela 2. Movimento anual de passageiros no SBBE de 2014 a 2018.....	57
Tabela 3. Movimento anual de carga aérea e correios no SBBE de 2014 a 2018.....	57
Tabela 4. Ranking por Movimento de Passageiros nos Aeroportos Infraero.....	58
Tabela 5. Ranking por Movimento de Aeronaves nos Aeroportos Infraero.....	59
Tabela 6. Ranking por Movimento de Carga Aérea + Correios nos Aeroportos Infraero.....	61

LISTA DE QUADROS

Quadro 1. Dissertações defendidas no Programa de Pós-Graduação em Segurança Pública da Universidade Federal do Pará no período de 2011 a 2019 com temáticas relacionadas ao tráfico ilícito de drogas ou correlatas ao tema.....19

Quadro 2. Apreensões de drogas no Aeroporto Internacional de Belém no período de 2015 a 2019.....41

LISTA DE QUADROS ARTIGO 4

Quadro 1. Apreensões de drogas no Aeroporto Internacional de Belém no período de 2015 a 2019.....63

LISTA DE FIGURAS

Figura. 1 – Folheto informativo sobre tráfico ilícito de drogas.....	65
Figura. 2 – Infográfico sobre prisões e apreensões de drogas em aeroportos em 2018 e 2019 e suas repercussões.....	66

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ANAC.....	Agência Nacional de Aviação Civil
APAC.....	Agente de Proteção da Aviação Civil
ARS.....	Área Restrita de Segurança
AVSEC.....	Segurança da Aviação Civil
CBA.....	Código Brasileiro de Aeronáutica
CF.....	Constituição Federal
CINA.....	Comissão Internacional de Navegação Aérea
DAC.....	Departamento de Aviação Civil
EC.....	Emenda Constitucional
IAC.....	Instrução da Aviação Civil
IBGE.....	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICA.....	Instrução do Comando da Aeronáutica
INFRAERO.....	Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
OACI.....	Organização da Aviação Civil Internacional
ONU.....	Organização das Nações Unidas
PF.....	Polícia Federal
PNAVSEC.....	Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil
PPGSP.....	Programa de Pós-Graduação em Segurança Pública
RBAC.....	Regulamento Brasileiro da Aviação Civil
SBBE.....	Aeroporto Internacional de Belém
SBEG.....	Aeroporto Internacional de Manaus
UFPA.....	Universidade Federal do Pará

SUMÁRIO

1	CAPÍTULO 1 - CONSIDERAÇÕES GERAIS.....	13
1.1	Introdução.....	13
1.2	Justificativa e importância da pesquisa.....	18
1.3	Problema de pesquisa.....	20
1.4	Objetivos.....	23
1.4.1	Objetivo Geral.....	23
1.4.2	Objetivos Específicos.....	23
1.5	Revisão de literatura.....	24
1.5.1	O sonho humano de voar.....	24
1.5.2	As convenções internacionais da aviação civil e seus reflexos na legislação dos estados.....	26
1.5.3	A inspeção de passageiros e de suas bagagens de mão.....	31
1.5.4	Movimento de passageiros, aeronaves e cargas do SBBE e as operações de combate ao tráfico de drogas.....	35
1.5.5	Rota do tráfico na Amazônia Brasileira.....	42
1.6	Metodologia.....	44
1.6.1	Natureza da pesquisa.....	44
1.6.2	Lócus.....	45
1.6.3	Procedimentos de coleta.....	46
1.6.4	Análise e tratamento de dados.....	46
1.6.5	Proposta de produto.....	46
2	CAPÍTULO 2 - ARTIGOS CIENTÍFICOS.....	47
2.1	Artigo Científico 1.....	47
2.2	Artigo Científico 2.....	50
2.3	Artigo Científico 3.....	52
2.4	Artigo Científico 4.....	56
3	CAPÍTULO 3 – PRODUTOS E PROPOSTAS DE INTERVENÇÃO.....	65
3.1	Produtos.....	65
3.2	Proposta de intervenção.....	67
4	CAPÍTULO 4 – CONSIDERAÇÕES FINAIS E RECOMENDAÇÕES PARA TRABALHOS FUTUROS.....	67

4.1	Considerações finais.....	67
4.2	Recomendações para trabalhos futuros.....	68
	REFERÊNCIAS.....	69
	ANEXO I – Resolução nº 515 DE 2019.....	73
	ANEXO II – Aceite da publicação do artigo 1.....	87
	ANEXO III – Aceite da publicação do artigo 2.....	88
	ANEXO IV – Aceite da publicação do artigo 3.....	89
	ANEXO V – Aceite da publicação do artigo 4.....	90
	ANEXO VI – Normas de submissão à revista IJDR artigo 1 e 2.....	91
	ANEXO VII – Normas de submissão à revista IJDR artigo 3 e 4.....	93
	ANEXO VIII – Ofício de fornecimento dos dados da Polícia Federal.....	96

CAPÍTULO 1 - CONSIDERAÇÕES GERAIS

1.1 Introdução

A história da aviação civil se confunde com a do surgimento da aviação comercial. Os registros históricos apontam que foi em 1914, no trecho de Tampa para São Petersburgo, ambas cidades norte-americanas situadas no estado da Califórnia, que o primeiro voo comercial transportando passageiros ocorreu. Até então, o surgimento do modal aéreo comercial servia basicamente para o transporte de malas postais. Contudo, rapidamente percebeu-se que o transporte aéreo se tornaria um meio de mobilidade indispensável à humanidade (O GLOBO, 2014).

Segundo Ribeiro (2018), a entrada do setor militar nas operações aéreas ocorreu quase que naturalmente em virtude da necessidade do domínio da nova tecnologia para a Primeira Guerra Mundial, que já eclodia naquele momento.

Porém, foi após a Segunda Grande Guerra que a economia mundial teve no transporte aéreo um dos setores que mais contribuíram para o desenvolvimento das relações comerciais internacionais.

O modal aéreo era a forma mais rápida de romper com as fronteiras geográficas e proporcionava fluxos lucrativos, desenvolvendo características próprias no setor comercial. Assim, para que a aviação comercial se tornasse eficiente e segura uma série de medidas foram adotadas para uniformizar os procedimentos relacionados à segurança da aviação (RIBEIRO, 2018).

A primeira Convenção Internacional que tratou sobre a aviação civil ocorreu em Paris no ano de 1919. Nesta convenção foram tratados aspectos técnicos, operacionais e organizacionais da aviação civil. Um dos pontos mais importantes da convenção foi a criação da Comissão Internacional de Navegação Aérea - CINA, que surgiu como primeira tentativa de regulamentar e viabilizar a aviação comercial (BRASIL, 1920).

No ano de 1929, em Varsóvia, uma nova convenção tratou dos documentos que estipulavam as responsabilidades contratuais entre passageiro e operador aéreo e que vigoram no contrato de viagem até os dias atuais, envolvendo o bilhete de passagem, a nota de bagagem (bagagem despachada) e o conhecimento aéreo (carga aérea) (BRASIL, 1931).

Os Estados participantes da Convenção de Varsóvia e as autoridades da aviação civil presentes, basearam-se nas seguintes premissas para elaboração do texto da convenção:

- a) Proteger as companhias aéreas internacionais de perdas catastróficas na ocorrência de um acidente.
- b) Promover a segurança das companhias aéreas.
- c) Promover a viabilidade do seguro de responsabilidade para as companhias aéreas internacionais.
- d) Promover a uniformização dos termos e condições do transporte aéreo, assim como os outros meios de transporte.
- e) Promover a uniformização da lei internacional em caso de acidentes internacionais.

Na década de 40 a aviação comercial já transportava passageiros por todo o mundo, mas ainda necessitava de regras padronizadas que garantisse segurança e confiabilidade do setor aos seus usuários.

Assim, em 1944, durante a Convenção da Aviação Civil, na cidade de Chicago, a primeira organização da aviação civil foi criada com o objetivo de proceder todas as questões necessárias ao desenvolvimento ordeiro da aviação (BRASIL, 1946).

Segundo Ribeiro (2018), a convenção foi, à época, o centro das atenções dos investidores que viam na aviação comercial o seu potencial lucrativo e contou com a participação de representantes de 52 países.

O Artigo 12 da Convenção de Chicago (1944) determinou que os Estados contratantes se comprometiam a assegurar que todas as suas aeronaves, ou as que fizessem uso de seu solo ou espaço aéreo, observassem o regulamento internacional sobre segurança da aviação civil e mantivessem sua própria legislação semelhante à instituída na Convenção. A partir de então, a legislação que tratava das operações e segurança do transporte aéreo passou a vigorar de forma uniforme a todos os países contratantes e participantes da organização que ali surgiu.

A Organização da Aviação Civil Internacional - OACI, criada durante a Convenção de Chicago (1944), é a agência especializada da Organização das Nações Unidas – ONU, responsável pela promoção do desenvolvimento seguro e ordenado da aviação civil mundial, por meio do estabelecimento de normas e regulamentos necessários para a segurança, eficiência e regularidade aérea, bem como para a proteção ambiental da aviação (ANAC, 2016).

Com sede em Montreal, Canadá, a OACI é a principal organização governamental de aviação civil, sendo formada por 191 Estados-contratante e representantes da indústria e de profissionais da aviação. Cabe à OACI elaborar recomendações norteadoras à atuação das autoridades de aviação em todo o mundo e promover o desenvolvimento do transporte aéreo internacional, conforme expresso no artigo 44 da Convenção de Chicago (1944).

Art. 44. Os fins e objetivos da Organização serão desenvolver os princípios e a técnica da navegação aérea internacional e de favorecer o estabelecimento e estimular o desenvolvimento de transportes aéreos internacionais a fim de poder:

- a) Assegurar o desenvolvimento seguro e ordeiro da aviação civil internacional do mundo.
- b) Incentivar a técnica de desenhar aeronaves e sua operação para fins pacíficos.
- c) Estimular o desenvolvimento de aerovias, aeroportos e facilidade de navegação aérea na aviação civil internacional.
- d) Satisfazer às necessidades dos povos do mundo no tocante a transporte aéreo seguro, regular, eficiente e econômico.
- e) Evitar o desperdício de recursos econômicos causados por competição desarrazoável.
- f) Assegurar que os direitos dos Estados contratantes sejam plenamente respeitados, e que todo o Estado contratante tenha uma oportunidade equitativa de operar empresas aéreas internacionais.
- g) Evitar a discriminação entre os Estados contratantes.
- h) Contribuir para a segurança dos voos na navegação aérea internacional.
- i) Fomentar, de modo geral, o desenvolvimento de todos os aspectos da aeronáutica civil internacional.

A Convenção de 1944, em seu artigo 37, determinou, além disso, a obrigação de colaboração pelos Estados contratantes a fim de atingir a maior uniformidade possível em sua legislação interna, de forma a obter-se vantagens para a atividade. Para isto, a OACI emitiu documentos estabelecendo práticas e padrões sobre os diversos assuntos que compõem a aviação civil, hoje chamados “anexos”, em sua maior parte com o objetivo de estabelecer níveis mínimos de segurança.

Art. 37. Os Estados Contratantes se comprometem a colaborar a fim de lograr a maior uniformidade possível em regulamentos, padrões, normas e organização relacionado com as aeronaves, pessoal, aerovias e serviços auxiliares, em todos os casos em que a uniformidade facilite e melhore a navegação aérea. Para este fim, a Organização Internacional de Aviação Civil adotará e emendará oportunamente, segundo a necessidade, as normas internacionais e as práticas e processos relativos aos pontos seguintes:

- a) Anexo 1: Licença de pessoal; Anexo 2: Regras do Ar; Anexo 3: Serviço Meteorológico; Anexo 4: Cartas Aeronáuticas; Anexo 5: Unidades de Medidas; Anexo 6: Operações de Aeronaves; Anexo 7: Registro de Marcas e Nacionalidade de Aeronaves; Anexo 8: Aeronavegabilidade; Anexo 9: Facilitação; Anexo 10: Telecomunicações; Anexo 11: Serviços de Tráfego Aéreo; Anexo 12: Busca e Salvamento; Anexo 13: Investigação de Acidente e Incidente da Aviação; Anexo 14: Projeto de Aeroportos; Anexo 15: Informações Aeronáuticas; Anexo 16: Proteção Ambiental; Anexo 17: Segurança contra Atos de Interferência Ilícita; Anexo 18: Segurança do Transporte de Mercadorias Perigosas; Anexo 19: Gestão de segurança Operacional (Safety Management)

As convenções que versam sobre aviação civil, subsequentes à Convenção de Chicago, traziam uma espécie de aperfeiçoamento de todos os pontos definidas no documento de 1944. Na Convenção de Tóquio (1963), por exemplo, discutiu-se sobre as infrações e atos praticados a bordo de aeronaves. Foi durante essa convenção que surgiu a definição de apoderamento ilícito de aeronaves. (BRASIL, 1969).

Já a Convenção de Haia (1970), tratou da repressão ao apoderamento ilícito de aeronaves, pois surgia naquele momento, uma preocupação com a utilização do transporte aéreo como meio de hostilizar as nações políticas ou ideologicamente rivais (BRASIL, 2017).

A Convenção de Montreal (1971), voltou-se ao assunto da repressão aos atos ilícitos contra a segurança da aviação civil, incluindo o apoderamento ilícito de aeronaves discutido na Convenção de Haia no ano anterior. O documento de Montreal foi promulgado considerando que os atos ilícitos contra a segurança da aviação civil colocavam em risco a segurança dos usuários e seus bens, afetavam a operação dos serviços e enfraqueciam a confiança de todas as pessoas na segurança da aviação (BRASIL, 1973).

Novamente em Montreal (1991), os Estados membros da OACI reuniram-se para discutir sobre a marcação dos explosivos plásticos para fins de detecção. Foi solicitado aos Estados que medidas eficazes impedissem a fabricação, bem como a entrada em seus territórios, de explosivos sem marcação, além de tratar do Programa de Auditoria de Segurança da OACI, implementado com o objetivo de promover a segurança da aviação civil, auditando regularmente os estados contratantes para verificar a prática das normas de segurança da aviação civil estabelecidas pela organização (BRASIL, 2001).

Ocorre que o destaque ao tema segurança da aviação civil é incorporado mundialmente por usuários ou não do transporte aéreo, e em seu conceito mais completo, após o marco divisor de águas da segurança da aviação, que foram os ataques terroristas de 11 de setembro de 2001, nos Estados Unidos da América (BEZERRA; AGNOLETTI, 2020).

Os ataques serviram para impulsionar um novo olhar sobre as ameaças contra a aviação e evidenciaram a vulnerabilidade da segurança frente a inexistência de uma política comum, servindo como marco histórico para implementação de rígidas medidas de segurança no combate à prática de atos de interferência ilícita na aviação civil.

De tal modo, os anos seguintes foram de intensa readequação da segurança da aviação civil. Buscou-se uma legislação moderna que seguisse os parâmetros legais estabelecidos pelas agências internacionais a fim de proporcionar aos usuários do transporte aéreo a sensação de uniformidade nas tratativas de ameaças ao setor (BEZERRA; AGNOLETTI, 2020).

Durante esse período o Brasil tinha como órgão regulador o Departamento da Aviação Civil - DAC e, como Estado membro da OACI, precisou atualizar sua legislação. Desta forma, em 24 de setembro de 2003, o Comando da Aeronáutica aprovou a Instrução do Comando da Aeronáutica – ICA 58-53, que instituiu o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil - PNAVSEC.

A partir de então, o PNAVSEC e outros documentos, passaram a regulamentar as matérias que tratavam sobre segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita no Brasil, como por exemplo: Instrução da Aviação Civil - IAC, portarias, resoluções e diretrizes

da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC e os Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBAC.

As revistas realizadas em aeroportos brasileiros são reguladas por meio desses documentos, todos fundamentados no Anexo 17 do documento 7.300 da OACI, e disciplinam os procedimentos de segurança da aviação civil em aeroportos como a busca pessoal, revista corporal em demais objetos, devendo ser realizadas por um policial aeroportuário ou Agente de Proteção da Aviação Civil - APAC.

A pesquisa abordou os procedimentos de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita de inspeção de passageiros e seus pertences, contextualizando com a evolução da aviação, criação dos organismos da aviação civil e influência da legislação internacional nos estados membros que fazem parte desses organismos, traçando um comparativo entre a finalidade para a qual foi criado o procedimento e o uso para combater crimes como o de tráfico ilícito de drogas, tendo por amostragem o Aeroporto Internacional de Belém - SBBE.

A dissertação encontra-se dividida em quatro capítulos. O primeiro capítulo contém as considerações gerais da pesquisa, sejam estas introdução, justificativa e importância da pesquisa, problema de pesquisa, revisão de literatura, objetivos e metodologia. No segundo capítulo, estão dispostos os 3 artigos científicos elaborados com os resultados obtidos por meio da revisão de literatura e levantamento de dados junto à órgãos oficiais.

O primeiro artigo, intitulado “As Fronteiras Amazônicas como porta de entrada do tráfico ilícito de drogas no Brasil”, publicado na Revista International Journal of Development Research, refere-se a uma revisão de literatura, com análise de dados *opensource*, que abordam a temática da utilização dos rios amazônicos no escoamento da droga que entra no Brasil pelas fronteiras da região. O artigo atende ao objetivo geral da pesquisa ao trabalhar dados que apontam para a crescente presença das redes do tráfico na Região Amazônica.

O segundo artigo, intitulado “O sonho humano de voar: Do mito de Ícaro e Dédalo ao avião de Santos Dumont”, publicado na Revista International Journal of Development Research, teve por base os dados obtidos na revisão de literatura da presente dissertação e apresentou um resumo da história da aviação, desde o relato mitológico do sonho humano de voar com Dédalo e Ícaro até o surgimento da primeira máquina capaz de alçar voo com propulsão a motor.

O terceiro artigo, intitulado “Reflexos das convenções e tratados internacionais da aviação civil na legislação dos Estados”, publicado na Revista International Journal of

Development Research, foi construído a partir de dados coletados na revisão de literatura da dissertação a fim de que fosse possível entender as relações internacionais dos Estados e a construção das legislações que definem os procedimentos de segurança da aviação.

O quarto artigo, intitulado “Movimento de passageiros, aeronaves e cargas do SBBE e as operações de combate ao tráfico de drogas”, será submetido na Revista International Journal of Development Research. O artigo trata-se de uma análise quantitativa do movimento operacional dos aeroportos administrado pela Infraero, com destaque para os aeroportos das cidades de Belém/PA e Manaus/AM, com a finalidade de verificar se a quantidade de operações de combate ao tráfico ilícito de drogas no Aeroporto Internacional de Belém acompanha o índice de crescimento do movimento operacional no aeroporto.

O terceiro capítulo contém a proposta de intervenção e o produto resultante da pesquisa. No quarto capítulo são apresentadas as considerações finais, sustentadas com base nos resultados da pesquisa, as recomendações para trabalhos futuros com a finalidade de ampliar o campo de estudo da investigação do acontecimento estudado e por fim as referências, anexos e apêndices.

1.2 Justificativa e importância da pesquisa

Segundo o Instituto Brasileiro de geografia e Estatística – IBGE, a faixa de fronteira da Amazônia brasileira possui cerca de 9.200km, com quase todo esse espaço sendo delimitado por área de floresta. Conforme definição do Instituto, “fronteira é a faixa interna de 150 km de largura, paralela à linha divisória terrestre do território nacional” (IBGE, 2019).

Segundo Ferrari (2014), zona de fronteira é conceituada como o encontro entre dois territórios nacionais. Entretanto, esse conceito clássico da geografia das divisões territoriais foi modernizado e a ideia de zona de fronteira se conceitua, também, pela zona de ligação entre territórios e pela interação que cria esse meio geográfico próprio.

Para Bezerra e Agnoletto (2020), a facilidade de entrada através das fronteiras da Região Norte do território brasileiro, aliada a quase que inexistente presença do Estado nessas áreas, se comparado à sua extensão, torna esse espaço demasiadamente propício à prática de crimes que perpassam essas fronteiras, os chamados crimes transfronteiriços.

Os aeroportos, como zona de ligação entre territórios, em especial os internacionais, carecem de atenção quando o assunto é fiscalização de fronteiras com a finalidade de combater práticas criminosas, como o tráfico ilícito de drogas. Por esse motivo, estudos que abordam temáticas envolvendo o gerenciamento desse espaço de circulação ganham importância tanto para a área de segurança pública como para o meio acadêmico.

Em pesquisa aos bancos de dados de periódicos como *Scielo*, *Capes* e no site do Programa de Pós Graduação em Segurança Pública – PPGSP, da Universidade Federal do Pará – UFPA, verificou-se que a temática tratando, especificamente, a relação entre o procedimento de segurança da aviação civil de inspeção de passageiros e seus pertences e o procedimento de fiscalização e combate ao tráfico ilícito de drogas em aeroportos nunca foi tratado.

Alguns trabalhos produzidos no PPGSP-UFPA, bem como publicados nos sites dos periódicos mencionados, abordam um estudo mais voltado para organizações criminosas que atuam na prática do ilícito de tráfico de drogas ou da correlação do tráfico com outras condutas criminosas, temáticas essas que não serão objeto do presente estudo.

No quadro a seguir podemos verificar as dissertações produzidas no âmbito do PPGSP-UFPA relacionadas de alguma maneira à temática do tráfico ilícito de drogas. No entanto, nenhum estudo foi encontrado relacionando do tipo penal referido aos procedimento de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita.

Quadro 1: Dissertações do Programa de Pós-Graduação em Segurança Pública, da Universidade Federal do Pará, no período de 2011 a 2019, que abordam a temática do tráfico ilícito de drogas.

Ano	Autor	Orientador	Tráfico de drogas no SBBE	Tráfico de drogas
2011	Marco Antônio Rocha dos Remédios	Prof. Edson Marcos Leal Soares Ramos, Dr.	não	sim
2016	Roberto Magno Reis Neto	Prof. Clay Anderson Nunes Chagas, Dr.	não	sim
2016	Samara Viana Costa	Prof. Edson Marcos Leal Soares Ramos, Dr.	não	sim
2017	Renata Valéria Pinto Cardoso Lisboa	Prof. Edson Marcos Leal Soares Ramos, Dr.	não	sim
2019	Pedro Gleuciano Farias Moreira	Prof. Edson Marcos Leal Soares Ramos, Dr.	não	sim

Fonte: site do PPGSP-UFPA (www.ppgsp.propesp.ufpa.br), 2020.

Segundo informações disponibilizadas no site da Polícia Federal - PF, a rota da droga que entra no Estado do Pará já é bastante conhecida. Procedente da Colômbia e Peru, principalmente, a cocaína entra no Brasil, na maioria das vezes, via município de Tabatinga, no estado do Amazonas, de onde é transportada até o município de Manaus, capital do mesmo estado. Em seguida, segue pelo oeste do estado do Pará até chegar à região de ilhas e da capital Belém (G1, 2018).

Com o advento dos voos internacionais ligando a cidade de Belém diretamente à cidade de Miami, nos Estados Unidos, como também à cidade de Lisboa, em Portugal, a rota do tráfico ganhou mais uma porta de saída internacional, permitindo que a droga que chega à

capital do estado possa utilizar o modal aéreo para sua distribuição nos continentes Europeu e Norte Americano, a princípio. Além das novas rotas internacionais existem ainda, a partir do SBBE, os voos com destino ao Suriname e Guiana Francesa (INFRAERO, 2020).

Conforme Bezerra e Agnoletto (2020), apesar de todo o conhecimento por parte dos órgãos de segurança pública a respeito dessas rotas e da necessidade de combater o tráfico ilícito de drogas em aeroportos, não existem procedimentos de segurança voltados especificamente para o combate a essa modalidade de crime utilizando o transporte aéreo regular.

Portanto, são os procedimentos de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita que acabam por serem empregados no combate ao tráfico ilícito de drogas em aeroportos, sem que qualquer readequação seja feita para esse uso, que é completamente diverso à finalidade para os quais foram criados.

Nesse contexto, o procedimento de segurança de inspeção física de passageiros, em especial, acaba sendo aproveitado de forma a servir para dois fins, segurança da aviação e combate ao tráfico ilícito de drogas. Nesse último caso, desconsiderando as especificidades, inclusive legais, que o combate à prática do ilícito penal requer.

Nos termos do Anexo 17 da Convenção de Chicago (1944), todos os procedimentos de segurança da aviação são adotados com o intuito de evitar um ato ou atentado que coloque em risco a segurança da aviação civil e o transporte aéreo, das pessoas, patrimônio, bens e instalações relacionadas com a aviação civil ou com a operação de aeroportos e aeronaves. O propósito da busca pessoal é identificar qualquer item de natureza suspeita em passageiros sobre os quais, após os procedimentos de inspeção com detectores de metais, permaneça a suspeição (CHICAGO, 1944).

Pelo exposto, a pesquisa mostrou-se relevante pois a produção de um estudo que possa traçar um eixo comparativo entre os procedimentos de segurança utilizados na aviação civil para combater atos de interferência ilícita e a utilização desses procedimentos no combate à prática criminosa de tráfico ilícito de drogas, poderá subsidiar as autoridades de segurança pública no desafio que é o controle das fronteiras aeroportuárias, na tentativa de coibir que esse crime ocorra com a aplicação de condutas efetivas.

Para comunidade acadêmica, a pesquisa possui igual relevância uma vez que existe uma lacuna a ser preenchida sobre a temática. As produções acadêmicas versando sobre o assunto são, em sua maioria, correlatas ao tema, porém, sem adentrar ao cerne da discussão aqui proposta.

1.3 Problema de pesquisa

Uma característica da humanidade é a capacidade de elaboração permanente de novas tecnologias e com a aviação não foi diferente. Monteiro (2002), assevera que durante a Primeira Guerra Mundial houve uma evolução na aviação de tamanho destaque que levou os anos entre guerras a ficarem conhecidos como a “Era de Ouro da Aviação”.

Para Klotzel e Prieto (2013), as experiências deixadas pela Primeira Guerra Mundial foram determinantes para os avanços e para a evolução da aviação civil. Os aviões deixaram de ser feitos de madeira, material bastante pesado, para serem feitos de alumínio, o que os tornou mais leves. Seus motores foram melhorados e os pilotos se tornaram mais experientes.

Mais tarde, com a evolução tecnológica e com o fim da Segunda Grande Guerra, a aviação comercial passou a desenvolver-se separadamente da aviação militar. A preocupação voltou-se para o passageiro e para a necessidade de transportar suas cargas. De tal modo, a indústria da aviação passou a construir aviões destinados à aviação civil, prescindindo a necessidade do uso de aviões militares adaptados por parte do setor aéreo comercial (KLOTZEL; PRIETO, 2013).

Objetivando estabelecer critérios para voos de longa duração e travessias oceânicas, os Estados e as empresas aéreas precisavam unir forças a fim de proporcionar regras de segurança imprescindíveis ao desenvolvimento da aviação civil comercial. Dessa forma, cabia aos Estados a cooperação normativa e às empresas a vontade de atender as necessidades dos usuários do transporte aéreo (MONTEIRO, 2002).

Segundo Bezerra e Agnoletto (2020), na esteira das construções normativas do sistema internacional de aviação, alterações são postas no campo da segurança aeroportuária com o estabelecimento de dois segmentos de risco para o processo de transporte aéreo.

No primeiro tipo diversos conceitos de segurança precisam ser aplicados para que o voo ocorra de forma a não oferecer qualquer risco ao passageiro ou a quem está no solo. Seu componente principal está no fato de que sua ocorrência se dá sem que alguém queira fazer mal a alguém. Trata-se, portanto, no campo do “sem querer”, relacionado ao conceito de *SAFETY* – segurança do voo.

De maneira inversa, alguém pode, deliberadamente, introduzir em uma aeronave explosivos, armas de fogo, ou qualquer objeto que ponha em risco uma aeronave. Estamos, agora, no campo do “querer fazer”, relacionados ao conceito de *SECURITY* – Segurança da aviação.

O *Security* é peça essencial nos procedimentos de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita. Para isso foram criados, no decorrer da trajetória do setor aéreo, um

arcabouço legal em âmbito internacional e nacional para regulamentar o setor de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita.

Nesse sentido, Aviation Security - AVSEC tem por finalidade prover a segurança da aviação contra os atos listados no Anexo 17 da convenção de Chicago, e, igualmente, no artigo 4º, inciso XXXII do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil contra atos de interferência ilícita – PNAVSEC – Dec. 7.168/2010, conforme segue:

Art. 4º. (...)

XXXII - ato de interferência ilícita contra a aviação civil: ato ou atentado que coloca em risco a segurança da aviação civil e o transporte aéreo, a saber:

- a) apoderamento ilícito de aeronave em voo;
- b) apoderamento ilícito de aeronave no solo;
- c) manutenção de refém a bordo de aeronaves ou nos aeródromos;
- d) invasão de aeronave, de aeroporto ou das dependências de instalação aeronáutica;
- e) introdução de arma, artefato ou material perigoso, com intenções criminosas, a bordo de aeronave ou em um aeroporto;
- f) comunicação de informação falsa que coloque em risco a segurança de aeronave em voo ou no solo, dos passageiros, tripulação, pessoal de terra ou público em geral, no aeroporto ou nas dependências de instalação de navegação aérea; e
- g) ataque a aeronaves utilizando Sistema Antiaéreo Portátil;

As autoridades de aviação têm a responsabilidade de atuar de forma a estabelecer e promover mecanismos que possam reduzir a possibilidade de ocorrência de um ato de interferência ilícita e para tanto deve aprimorar as tecnologias e capacitação dos atores envolvidos.

No entanto, na atualidade, mesmo depois de uma longa trajetória de construção de um marco legal da aviação civil, não são raros os casos em que funcionários de aeroportos, sejam eles de companhias aéreas, empresas de serviço de rampa, administração aeroportuária ou até mesmo funcionários de órgãos públicos que ali atuam, estejam envolvidos em situações que facilitam a introdução de artigos proibidos a bordo de aeronaves.

Os traficantes de drogas, principalmente, têm encontrado nessas pessoas importantes aliadas para a prática de delitos no âmbito dos aeroportos. Elas são seduzidas a cooperar com grupos criminosos e acabam por se tornar parte desses grupos, como exemplo dos funcionários descobertos, por meio da Operação *Overload* da Polícia Federal, atuando para o tráfico, no Aeroporto de Viracopos (G1, 2020).

O Aeroporto Internacional de Belém, por sua posição privilegiada como rota de saída para América do Norte e Europa, com voos diretos para esses continentes, tem grande potencial para exploração ilegal por parte desses grupos criminosos.

Ademais, nos últimos anos o crescente aumento de destinos internacionais no SBBE tem, por consequência, aumentado o fluxo de passageiros, o que demanda das

autoridades aeroportuárias maior atenção e aperfeiçoamento nos procedimentos de segurança (INFRAERO, 2019).

Segundo informações da PF, o Brasil passou a desempenhar um papel fundamental no mercado internacional da droga, sobretudo da cocaína, e os rios do Pará são utilizados como importantes rotas de escoamento da droga trazida dos países fronteiriços. A maior parte da droga que entra no estado é distribuída para as regiões Sul e Sudeste do Brasil, mas também tem como destino a Europa (PF, 2018).

Para Bezerra e Agnoletto (2020), os riscos associados à essas práticas criminosas, requerem a prevalência de medidas de segurança sobre as de facilitação, preservando o transporte aéreo mediante a busca constante do aperfeiçoamento do setor por meio do uso de novas tecnologias e treinamento constante de pessoal.

O problema de pesquisa proposto decorre da necessidade de comparação do uso dos procedimentos de segurança da aviação civil pela polícia aeroportuária no combate ao tráfico ilícito de drogas, tendo por amostragem o Aeroporto Internacional de Belém, e a finalidade para o qual foram criados, formulando-se, para tanto, a seguinte pergunta: De que forma a literatura tem apontado o uso dos procedimentos de inspeção de passageiros e de suas bagagens no combate ao tráfico ilícito de drogas no SBBE?

1.4 Objetivos

1.4.1 Objetivo Geral

Analisar como a literatura aponta o uso do procedimento de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita de inspeção de passageiros e suas bagagens de mão no combate ao tráfico ilícito de drogas e os dados pertinentes às apreensões de drogas em aeroportos, tendo por amostragem o SBBE.

1.4.2 Objetivos específicos

- Examinar como a literatura aponta a evolução da legislação que trata sobre os procedimentos de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita;
- Verificar de que maneira a literatura aponta a utilização do procedimento de inspeção de passageiros e de suas bagagens no combate à prática do crime de tráfico ilícito de drogas em aeroportos;
- Analisar a literatura a respeito da rota fluvial do tráfico de drogas na Região Norte e sua possível interligação com as rotas aéreas internacionais;

1.5 Revisão de literatura

1.5.1. Do Sonho de Ícaro à Aviação Civil: a ambição humana de voar

Na mitologia grega estão inúmeros registros sobre o sonho humano de voar. Então retratar tais narrativas é relevante para iniciar o diálogo sobre as aspirações humanas e a concretização do sonho a partir do mito de Dédalo e Ícaro.

Dédalo foi engenheiro e arquiteto na Grécia antiga e se viu obrigado a emprestar suas obras inventivas aos reis aos quais serviu. Perseguido pelo assassinato de seu sobrinho, Dédalo fugiu para Creta, onde foi acolhido pelo rei Minos e lá desenvolveu, a mando dele, sua maior obra, o Labirinto. Foi construído para aprisionar o Minotauro, monstro com cabeça de touro e corpo de homem, fruto do adultério da esposa de Minos, Pasífae, e um touro branco. (BULFINCH, 2002).

O rei Minos descobriu, tempos depois, que Dédalo auxiliou sua esposa para prática do adultério. Dédalo foi aprisionado, ao lado do filho Ícaro, no Labirinto que havia construído para o Minotauro. Na prisão, Dédalo concluiu a mais ousada de suas criações: dois pares de asas com penas que caíam das aves que sobrevoavam o labirinto e com cera produzida pelas abelhas. Junto do filho Ícaro, voou para o céu que lhes permitiu a fuga, a liberdade e o poder do homem de voar como os pássaros e como os deuses (BULFINCH, 2002).

Ícaro, ao se ver livre, a percorrer um céu ilimitado, voa, apesar das advertências do pai, cada vez mais alto. Ao ter a cera que prendia as penas de suas asas derretidas pelo calor do sol, flutuou numa queda mortal, caindo no mar. Ícaro sofreu o castigo de não obedecer aos limites do caminho e Dédalo pagou o preço da liberdade com a perda do seu único filho (BULFINCH, 2002).

Destarte, a saga humana pela liberdade transitou pelo desdobramento das formas de conhecimento e das narrativas míticas ao uso da razão. Sendo assim, em 1290 o monge inglês Roger Bacon (1220-1292) escreveu sobre os princípios sólidos das características do ar, como a água.

De acordo com Klotzel e Prietro (2013), Roger Bacon utilizou as contribuições de Arquimedes (287 a.C.-212 a.C.), descobridor da capacidade de objetos flutuarem em meio líquido. Assim, Bacon concluiu em seu estudo que se fosse possível construir uma máquina com determinadas características, esta seria suportada pelo ar assim como as embarcações eram suportadas pela água.

Séculos mais tarde, baseado nas ideias de Arquimedes e Bacon, Leonardo da Vinci (1452-1519) desenvolveu um protótipo de um helicóptero. Porém, o desenvolvimento

tecnológico e científico da época não permitiu que Da Vinci realizasse o feito de ver sua invenção alçar voo.

O ornitóptero, como ficou conhecido, usava a madeira como matéria prima, o que o tornava descomedidamente pesado para superar a força da gravidade. De acordo com a teoria de operação do invento de Leonardo da Vinci, se seu artefato em forma de parafuso fosse bem construído, feito de linho, recoberto com goma e girado rapidamente, o dito artefato em forma de parafuso iria “perfurar” o ar com sua espiral e subir alto (KLOTZEL; PRIETO, 2013).

Bartolomeu de Gusmão (1685-1724) realizou o primeiro voo bem sucedido em um balão em 1709. Já em 1852, o dirigível foi inventado por Henri Giffard (1825-1882) realizando o feito de voar por 24 km na França usando um motor a vapor. O dirigível era uma máquina mais leve do que o ar e se diferenciava do balão porque podia ser controlado por meio do uso de lemes e de motores (KLOTZEL; PRIETO, 2013).

Outra personalidade histórica responsável por contribuir com a realização do ser humano desenvolver uma máquina capaz de alçar voo foi o inglês Emanuel Swedenborg (1688-1772). Em 1716 ele publicou o primeiro estudo sobre aviação com o título de “Rascunho de uma máquina para voar”. O estudo descrevia detalhadamente como era a máquina, mas ressaltava que existiam problemas que deveriam ser resolvidos com o desenvolvimento tecnológico das gerações futuras (KLOTZEL; PRIETO, 2013).

Segundo Klotzel e Prieto (2013), Swedenborg acreditava parecer mais fácil falar de uma máquina capaz de voar do que construir uma capaz de alçar voo. Seus estudos concluíram que o feito necessitava de maior quantidade de força do que o homem era capaz de gerar à época, e menos peso que existe em um corpo humano. Confiou que a ciência mecânica ajudaria com a construção de uma forte barra em espiral e, seguindo seu esboço, talvez conseguisse cumprir o que ele, à época, apenas conseguia descrever.

Somente no final do século XVIII, em 1799, o inventor inglês George Cayley (1773-1857), desenhou uma máquina em que o piloto ficava dentro controlando sua direção. Os primeiros voos com esses planadores ocorreram em 1804, sem passageiros. Cayley trabalhou em seu invento por cinco décadas e foi o responsável pela descoberta de muitas das leis básicas de aerodinâmica, sendo o primeiro a descrever uma aeronave de asas fixas capaz de voar com a propulsão feita por motores (KLOTZEL; PRIETO, 2013).

Já no início do século XX, Alberto Santos Dumont (1873-1932) inaugurou a era pioneira da aviação sendo o primeiro a demonstrar publicamente seu voo em uma aeronave, o 14 Bis. Suas construções basearam-se nos estudos que haviam sido feitos pelo que lhe

antecederam. O voo ocorreu em Paris em 1906 e foi testemunhado pelo público e por autoridades da aviação (KLOTZEL; PRIETO, 2013).

Na mesma época os irmãos Wright realizavam seus voos, porém sem a presença do público, pois queriam evitar o roubo de informações que frustraria a vontade dos dois de patentear o avião. Apesar da falta de testemunhas de organizações da aviação, notícias publicadas em jornais de Ohio da época, confirmam que esses voos foram de fato realizados. No entanto, a aeronave dos irmãos Wright necessitava de catapulta e de vento em condições favoráveis para alçar voos, enquanto a de Santos Dumont decolava por conta própria e em condições variáveis de vento (KLOTZEL; PRIETO, 2013).

Pouco depois de inventado o avião passou a ser utilizado militarmente e a tecnologia da aviação conseguiu evoluir com as experiências deixadas pelas Grandes Guerras. Com isso, a aviação comercial e, em seguida, a aviação civil, tomaram lugar de destaque nesse novo mercado de proporções mundiais.

1.5.2. As convenções internacionais da aviação e seus reflexos na legislação dos estados

Para que o desenvolvimento da aviação civil comercial e as regras necessárias à sua segurança fossem aceitas, os Estados, as empresas aéreas e a administração aeroportuária precisavam cooperar tecnicamente, seja essa cooperação normativa, papel do Estado, ou de cunho comercial, papel das companhias aéreas e das administrações aeroportuárias.

Portela (2012, p. 43) destaca a formação do relacionamento internacional baseado no envolvimento multilateral e define relações internacionais como “a teia de laços entre pessoas naturais e jurídicas que perpassam as fronteiras nacionais”. Ainda com relevante contribuição, Portela (2012, p. 43) assevera:

O relacionamento internacional, que na percepção tradicional envolvia apenas os Estados, passou a abranger um rol variado de atores, que incluía também as empresas e os indivíduos, dentre outros. Tais atores, e os vínculos que os unem, formam a sociedade internacional, cuja dinâmica é pautada por diversos fatores, associados, por exemplo, à economia e aos interesses, necessidades e ideais humanos.

Correspondendo aos preceitos internacionais, o artigo 21, inciso I da Constituição Federal (1988) determina que compete à União manter relações com Estados estrangeiros e participar de organizações internacionais. Desta forma, Machado (2013) ratifica que são atribuídas à União as competências de caráter internacional e que, em nome da República Federativa do Brasil, caberá a ela manter relações com países estrangeiros e participar das organizações internacionais.

A Constituição do Brasil (1988) em seu artigo 49, inciso I, determina que “[...] é da competência exclusiva do Congresso Nacional resolver definitivamente sobre tratados, acordos ou atos internacionais que acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional [...]”

Nesse contexto, Machado (2013) traça o entendimento de que a União recebeu do constituinte a competência para manter relações com Estados estrangeiros e participar de organizações internacionais. Diante disso, é do Presidente da República, na condição de Chefe de Estado, a atribuição de manter relações com Estados estrangeiros, celebrando tratados, convenções e atos internacionais. Todavia, tais atos estão sujeitos ao referendo do Congresso Nacional, que o fará por meio de decreto legislativo, caso entenda que sejam compatíveis com os interesses nacionais.

A Convenção de Viena (1969) caracteriza Tratado Internacional como um acordo firmado entre estados soberanos, na forma escrita juridicamente obrigatória e vinculante, regulado pelo Direito Internacional, consubstanciado em um único instrumento ou em dois ou mais instrumentos conexos e que a sua “ratificação”, “aceitação”, “aprovação” e “adesão” significam, conforme o caso, o ato internacional, assim denominado, pelo qual um Estado estabelece, no plano internacional, o seu consentimento em obrigar-se por um tratado.

Tratados, conforme Rezek (2011, p. 38), “[...] é todo acordo formal concluído entre pessoas jurídicas de direito internacional público, e destinado a produzir efeitos jurídicos [...]”. Tratados, por Rezek (2011, p. 40) “É acordo formal que se exprime com precisão em determinado momento histórico, e seu teor tem contornos bem definidos”.

Ainda no ensinamento de Rezek (2011, p. 74), ratificação “[...] é ato unilateral com que o sujeito de direito internacional, signatário de um tratado, exprime definitivamente, no plano internacional, sua vontade de obrigar-se”.

No entendimento de Machado (2013), no que concerne aos tratados internacionais no Brasil, pacificou-se o entendimento segundo o qual eles devem receber o mesmo tratamento de lei federal, visto que ao ingressar no ordenamento jurídico passam a ter *status* de norma infraconstitucional, não podendo violar a constituição. Porém nos termos da Emenda Constitucional nº 45 de 2004 os tratados sobre direitos humanos podem ingressar no nosso ordenamento pelo mesmo procedimento de elaboração de EC, a ela se equiparando.

Rezek (2011, p. 89) afirma que “[...] O decreto legislativo exprime unicamente a aprovação. Não se promulga esse diploma quando o Congresso rejeita o tratado, caso em que cabe apenas a comunicação, mediante mensagem, ao Presidente da República”. O artigo 178 da CF (1988) determina que as leis devem observar os acordos firmados pela União e atender

ao princípio da reciprocidade: “A lei disporá sobre a ordenação dos transportes aéreo, aquático e terrestre, devendo quanto à ordenação do transporte internacional, observar os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade” (BRASIL, 1988).

O legislador constituinte determinou em seus comandos que a lei deverá instruir da melhor forma a recepção dos acordos internacionais em matéria relativa a transportes a fim de garantir o desenvolvimento econômico do setor e a prestação dos serviços, porém preservando o controle administrativo da União.

Segundo Rezek (2011), as relações estabelecidas entre o Estado e os indivíduos ou empresas fazem com que toda ordem jurídica interna seja marcada pela ideia de subordinação. No entanto, na ordem internacional não se tem uma mesma vertente uma vez que vigora a coordenação como princípio para presidir a convivência organizada entre tantas soberanias.

As comunidades nacionais organizadas sob a forma de Estados são centralizadas. O inverso ocorre com as comunidades internacionais onde não existe uma autoridade superior. No contexto das comunidades internacionais temos Estados que se organizam horizontalmente e procedem apenas de acordo com as normas jurídicas que tenham seu consentimento.

A Teoria Dualista que encontrou no alemão Carl Heinrich Triepel (1868-1946) e no italiano Dionízio Anzilotti (1867-1950) os maiores defensores da corrente, aduz que o direito de cada Estado e o direito internacional são sistemas completamente independentes e distintos de modo que sequer se faz necessário que haja sintonia entre a norma interna e a norma internacional (REZEK, 2011).

A Teoria Monista defendida por Hans Kelsen (1881-1973) apresenta-se dividida em duas correntes. Uma defende a unicidade da ordem jurídica sob o destaque do direito internacional, tendo o direito interno que se submeter a ele. A segunda corrente preconiza que o direito nacional de cada Estado é soberano e que a adoção dos preceitos do direito internacional trata-se de uma faculdade discricionária (REZEK, 2011).

As duas correntes merecem atenção na análise de como uma norma internacional deve ser considerada no plano jurídico de cada Estado soberano. Os dualistas enfatizam que as normas do direito internacional não têm validade no interior de cada Estado sem que este promova sua introdução no plano doméstico. Os monistas voltam-se para a perspectiva de que se instaure um dia a ordem única deixando latente a necessidade de os Estados resguardarem os princípios que regem o direito internacional. Já os monistas nacionalistas dão destaque à soberania de cada Estado e afirmam ser no texto da constituição onde há de se encontrar o exato grau de prestígio a ser atribuído às normas internacionais (REZEK, 2011).

É nesse contexto que o direito dos tratados se apresenta como parte fundamental do direito das gentes. Rezek (2011, p. 35):

Parte fundamental do direito das gentes, o direito dos tratados apresentava até o romper do século XX uma consistência costumeira, assentada, entretanto, sobre certos princípios gerais, notadamente o *pacta sunt servanda* e o da boa-fé. Como negociam as partes, e através de que órgão; que gênero de texto produzem, e como o asseguram autêntico; como manifestam, desde logo ou mais tarde, seu consentimento definitivo, e põem o compromisso em vigor; que efeitos produz, então, o tratado, sobre as partes pactuantes, e acaso sobre terceiros; que formas, enfim, de alteração, desgaste ou extinção, se podem abater sobre o vínculo convencional: isso tudo constitui, em linhas muito rudes e incompletas, o direito dos tratados, cuja construção consuetudinária teve início nalgum ponto extremamente remoto da história das civilizações.

O início do século XX se destaca pela codificação do direito dos tratados, transformando suas regras antes baseadas nos costumes em regras convencionais, escritas e expressas no próprio texto dos tratados. Ademais, é nesse período que as organizações internacionais entram em cena como pessoas jurídicas de direito internacional capazes de pactuar no plano exterior (ACCIOLY, 2020).

Ainda segundo Accioly (2010), as organizações internacionais se multiplicaram na medida que se tomou consciência dos problemas especificamente internacionais, ante os quais são pouco efetivos os Estados, mesmo os mais poderosos, evidenciando-se, assim a necessidade de operação coordenada por parte dos Estados.

Na Havana, em 1928, celebrou-se entre outros compromissos uma *Convenção sobre tratados*, até hoje vigente entre oito países (Brasil, Equador, Haiti, Honduras, Nicarágua, Panamá e República Dominicana), embora superada, em sua notoriedade, pelo curso dos acontecimentos. Cuida-se de um texto sumário, objetivo, um tanto menos austero e idealista que o projeto de Epiácio Pessoa que lhe serviu de inspiração. A partir de 1949, no âmbito das Nações Unidas, a Comissão do Direito Internacional trabalhou sobre o tema, até que se reunisse em Viena, nos anos de 1968 e 1969, a conferência diplomática programada para negociar uma convenção de alcance universal sobre o direito dos tratados (REZEK, 2011 p. 36, 37).

Variam as organizações – globais e regionais – especializadas, que podem ser classificadas segundo seus objetivos seja preferencialmente econômico, cultural, social, judiciário, de comunicação, administrativo, de proteção ao meio ambiente ou tecnológico (ACCIOLY, 2010, p. 415).

Em 23 de maio de 1969 a Convenção de Viena sobre o direito dos Tratados foi celebrada na presença de cento e dez Estados dos quais trinta e dois naquela data firmaram o documento. Somente em 27 de janeiro de 1980 a Convenção entrou em vigor quando o trigésimo quinto país firmou participação. O Brasil ratificou a Convenção em 25 de outubro de 2009, mais de quarenta anos depois de tê-la assinado.

Para Rezek (2011), o conceito de tratado é um acordo formal que exprime com precisão e teor bem definido a vontade das partes que ali convencionam constituindo coisa acabada. Consiste no término das negociações, não compreendendo, porém, a confirmação do compromisso e a sua entrada em vigor uma vez que não entrando em vigor haverá apenas um projeto concluído.

No contexto dos tratados firmados entre as organizações da aviação civil é de suma importância que as vontades celebradas entre as partes possam ser conhecidas pelos usuários do transporte aéreo. Assim, a vigência diferida dos tratados que versam sobre aviação permite que o tratado, seja ele promulgado ou mediante ato análogo, deve ser levada ao conhecimento no interior dos Estados pactuantes para que possam vigor internamente no mesmo momento em que comece a vigor internacionalmente. Esse prazo costuma ser de trinta dias, mas às vezes é acentuadamente mais longo – como na Convenção das Nações Unidas sobre o direito do mar (1982), onde foi fixado em doze meses (REZEK, 2011)

Rezek (2011), destaca em sua obra que a sociedade internacional contemporânea vê cada um de seus integrantes ditar, no que lhe for prudente, as regras entre o direito internacional e o direito interno resultando que para cada Estado a constituição nacional, pilar do ordenamento jurídico, é a sede de determinação da estrutura da norma expressa em tratado. Assim, posta a constituição em confronto com a norma pactuada, é natural que se preserve a autoridade da lei fundamental do Estado.

Embora sem emprego de linguagem direta, a constituição brasileira deixa claro que os tratados se encontram aqui sujeitos ao controle de constitucionalidade, a exemplo dos demais componentes infraconstitucionais do ordenamento jurídico. Tão firme é a convicção de que a lei fundamental não pode sucumbir, em qualquer espécie de confronto, que nos sistemas mais obsequiosos para com o direito das gentes tornou-se encontrável o preceito segundo qual todo tratado conflitante com a constituição só pode ser concluído depois de se promover a necessária reforma constitucional. (REZEK, 2011, p. 127)

Nos trabalhos preparatórios da Constituição Brasileira de 1934 foi rejeitado o anteprojeto de norma, inspirado na carta espanhola de 1931, que garantisse entre nós o primado dos compromissos externos sobre as leis federais ordinárias (REZEK 2011, p. 129)

O Brasil, como membro da OACI, possui uma vasta legislação no âmbito da segurança do voo. O Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA, o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - PNAVSEC, as Instruções de Aviação Civil - IAC, as Resoluções da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC e os Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBAC são exemplos de documentos que tratam dos mais variados assuntos relacionados à aviação civil, principalmente sobre segurança.

O RBAC 154-ANAC demonstra a diferenciação do conceito de norma e de método recomendado no sentido de utilizá-los de forma necessária ou de forma conveniente quando se referindo a procedimentos de segurança, regularidade ou eficiência na navegação aérea nacional e internacional:

[...] norma é toda especificação de características físicas, configuração material, *performance*, pessoal ou procedimento, cuja aplicação uniforme se considera necessária para segurança ou regularidade da navegação aérea nacional. Já método recomendado é toda especificação de características físicas, configuração material, *performance*, pessoal ou procedimento, cuja aplicação uniforme se considere conveniente por razões de segurança, regularidade ou eficiência na navegação aérea internacional [...]

Conforme o Manual de gerenciamento em segurança da aviação civil da Infraero (2015), o Programa de Auditoria de Segurança da OACI examina em âmbito nacional o órgão regulador, no caso do Brasil a ANAC, e o operador aéreo, bem como a cooperação com outros estados. No aeroporto o programa examina o operador aéreo e de aeródromo, os controles de acesso, a segurança de passageiros e suas respectivas bagagens, segurança da carga e a preparação, planejamento e resposta de contingência aos atos de interferência ilícita.

O PNAVSEC surge da necessidade de fazer com que as normas internacionais sobre segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita fossem legalmente válidas no Brasil. O programa trata de todos os elos que envolvem a segurança AVSEC de forma a padronizar os procedimentos que se mostram necessários para manter um alto nível de confiabilidade no Sistema da Aviação Civil.

1.5.3 A inspeção de passageiros e de suas bagagens de mão

A Constituição Federal no artigo 5º, inciso X tratou de proteger a privacidade assegurando que são invioláveis a intimidade, a vida privada, a honra e a imagem das pessoas. Percebe-se que a consagração do direito à privacidade é tomada no sentido amplo e abrange todas as manifestações da esfera íntima, privada e da personalidade da pessoa.

Segundo Moraes (2009), quanto maior for a intervenção num determinado direito, maiores terão que ser os motivos que justifiquem o afastamento desse direito. Defende o constitucionalista que os direitos à intimidade e à própria imagem formam a proteção constitucional à vida privada, salvaguardando um espaço íntimo intransponível por intromissões ilícitas externas. No direito à privacidade estão abrangidos os direitos à intimidade, o direito à honra, à imagem, a inviolabilidade do domicílio, o sigilo de correspondência e das comunicações telegráficas, de dados das comunicações telefônicas.

O artigo 11 do Pacto de San José da Costa Rica, recepcionado no Brasil pelo Decreto 678 de 1992, assegura a Proteção da honra e da dignidade:

ARTIGO 11. 1. Toda pessoa tem direito ao respeito da sua honra e ao reconhecimento de sua dignidade; 2. Ninguém pode ser objeto de ingerências arbitrárias ou abusivas em sua vida privada, em sua família, em seu domicílio ou em sua correspondência, nem de ofensas ilegais à sua honra ou reputação; 3. Toda pessoa tem direito à proteção da lei contra tais ingerências ou tais ofensas.

Todo aquele que se sentir lesado ou ameaçado em seus direitos da personalidade, pode exigir que cesse a ameaça ou a lesão, assim como pode reclamar indenização pelos danos sofridos, assim determina o art. 12, do Código Civil Brasileiro, e especialmente pelo que garante a Constituição da República Federativa do Brasil, que prevê a dignidade da pessoa humana como fundamento do estado democrático.

A proteção aos direitos individuais ocorre de forma preventiva, por meio de ação cautelar ou ordinária, com multa, em casos de lesão ou ameaça de lesão a direitos, e de forma repressiva por meio de Ação Civil cabendo indenização ou penal com a devida persecução criminal. Há também as garantias, previstas no artigo 5º, inciso LXVIII, que trata de Habeas Corpus e dos incisos LXIX e LXX que tratam do Mandado de Segurança. Os incisos LXXI garantindo o Mandado de Injunção e o LXXII o Habeas Data. Além destes, o inciso LXXIII assegura a Ação Popular.

O artigo 1º da Resolução 515/ANAC/2019 dispõe sobre os procedimentos de inspeção de segurança da aviação civil contra os atos de interferência ilícita em aeroportos. Tais procedimentos têm por objetivo principal impedir que materiais considerados perigosos adentrem a área restrita dos aeroportos e às aeronaves.

O objetivo da inspeção dos passageiros e suas bagagens de mão é prevenir que armas, explosivos, artefatos ou agentes químicos, biológicos, radioativos, nucleares ou substâncias e materiais proibidos, assim considerados os constantes do Anexo desta Resolução, sejam introduzidos, sem autorização, às áreas restritas de segurança - ARS, ou a bordo de aeronaves.

O artigo 4º do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita conceitua AVSEC como um ato ou atentado que coloca em risco a segurança da aviação civil e o transporte aéreo como todo. Senão vejamos:

XXXII - ato de interferência ilícita contra a aviação civil: ato ou atentado que coloca em risco a segurança da aviação civil e o transporte aéreo, a saber:

- a) apoderamento ilícito de aeronave em voo;
- b) apoderamento ilícito de aeronave no solo;
- c) manutenção de refém a bordo de aeronaves ou nos aeródromos;
- d) invasão de aeronave, de aeroporto ou das dependências de instalação aeronáutica;
- e) introdução de arma, artefato ou material perigoso, com intenções criminosas, a bordo de aeronave ou em um aeroporto;

- f) comunicação de informação falsa que coloque em risco a segurança de aeronave em voo ou no solo, dos passageiros, tripulação, pessoal de terra ou público em geral, no aeroporto ou nas dependências de instalação de navegação aérea; e
- g) ataque a aeronaves utilizando Sistema Antiaéreo Portátil;

A Constituição Federal determina que compete ao Departamento de Polícia Federal, em razão do caráter específico de suas funções, estabelecer e executar medidas preventivas e repressivas dos atos ilícitos praticados a bordo de aeronaves, bem como daqueles contrários à defesa do Estado e que tenham por alvo a Aviação Civil.

É de competência da Polícia Federal desempenhar nas áreas aeroportuárias tarefas como Inspeccionar a documentação de viagem e proceder à revista pessoal e da bagagem de mão dos passageiros e tripulantes embarcando em voos internacionais e, quando necessário, nos domésticos, proceder à identificação e revista pessoal e da bagagem de mão das pessoas que, excepcional e devidamente autorizadas, pela autoridade do DPF encarregada da fiscalização do tráfego internacional ou pela autoridade aduaneira local.

Além disso, é de competência da PF acompanhar passageiros ou tripulantes à área de embarque internacional, respeitadas as prerrogativas pessoais conferidas por lei, tratados e convenções, inspecionar a documentação dos passageiros e tripulantes chegando do exterior, procedendo de acordo com a legislação específica sobre as condições de desembarque e admissibilidade no território nacional, controlar o acesso de pessoal às áreas de embarque e desembarque, bem como à área delimitada pela cerca operacional do aeroporto, permitido, apenas, aos portadores de credenciais.

As medidas de inspeção arroladas se referem a todas as pessoas, passageiros ou não, que se deslocam nas áreas restritas de segurança dos pontos de fiscalização da Polícia Federal até a aeronave e vice-versa, por ocasião do embarque e desembarque, respectivamente, incluindo até mesmo as pessoas que estão a serviço.

Tais medidas visam efetuar a checagem de documentos de viagem a cargo do DPF e principalmente assegurar a segurança dos voos e dos aeroportos, além de coibir a prática de outros ilícitos específicos. Por esta razão se pode proceder à revista pessoal e da bagagem de mão destas pessoas, que podem conter as provas materiais da prática de tais ilícitos além de materiais cujo transporte seja proibido, nocivo ou represente perigo à Aviação Civil.

A atuação do DPF nos aeroportos requer agilidade e instantaneidade de informações a fim de não se prejudicar o “princípio da oportunidade” na repressão às diversas modalidades criminosas praticadas em aeroportos e em situações emergenciais. Ademais, pode-se afirmar que é nos pontos de entrada e saída de bens e pessoas do Brasil, como no caso específico dos aeroportos, que são exercitadas em conjunto as demais atribuições constitucionais do DPF

como infrações penais em detrimento de bens, serviços e interesses da União, infrações com repercussão interestadual ou internacional, tráfico ilícito de drogas, o contrabando e descaminho, entre outras modalidades como tráfico de órgãos humanos, evasão de divisas e bens patrimoniais ou artísticos de valor histórico, arregimentação de mão-de-obra para o exterior, falsificação de documentos, tráfico de menores, além da interceptação de procurados e impedidos entre uma diversidade de outros, incluindo as situações que podem significar perigo para a população brasileira (MIRANDA, 2000).

De acordo com a Resolução 515/2019 da ANAC, os procedimentos a que os passageiros, tripulantes e usuários estão sujeitos para o embarque em aeronaves ou acesso às áreas restritas de segurança dos aeroportos são os seguintes: passagem pelo pórtico; revista física (ou passagem pelo escâner corporal); inspeção de bagagem de mão pelo equipamento de raios-X e a abertura de bagagem de mão para inspeção.

Segundo a Resolução, revista física é aquela em que o passageiro é revistado por um Agente de Proteção da Aviação Civil – APAC, ou agente da Polícia Federal, do mesmo sexo, independentemente do acionamento do pórtico detector de metais. A revista poderá ocorrer em local público ou reservado, a critério do passageiro, e com presença de testemunha. A inspeção manual de pertences de mão após a passagem pelo equipamento de raios-X também poderá ser solicitada; nesse caso, os passageiros deverão abrir suas bagagens de mão para inspeção pelos APAC.

Os artigos 3º ao 6º da resolução 515 da ANAC (2019), conforme verificado no texto anexo ao trabalho, tratam dos procedimentos de inspeção de segurança em aeroportos e o usuário do transporte aéreo. A Resolução prevê, ainda, que no caso de elevação do nível de ameaça, medidas adicionais de segurança poderão ser adotadas, em conformidade com o previsto nos Programas de Segurança Aeroportuária - PSA, quando existente, e com as normas complementares da ANAC.

Tais níveis de ameaça à AVSEC devem ser estabelecidos pela Polícia Federal em interface com a ANAC, operadores de aeródromos e órgãos integrantes do Sistema Brasileiro de Inteligência. De acordo com o resultado de avaliação de risco, a ANAC pode determinar alterações nos procedimentos estabelecidos na Resolução, com o intuito de manter o nível de risco da segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita em índices toleráveis.

É, também, na Resolução 515 da ANAC (2019), em seu anexo I, onde estão definidos os objetos possíveis de serem transportados em aeronaves e a forma como devem concorrer, além dos itens tolerados como bagagem de mão e os proibidos de qualquer maneira. Os passageiros de voos internacionais, mesmo em etapas domésticas, e os de voos nacionais

que utilizam o salão de embarque destinado aos voos internacionais estão sujeitos às restrições estipuladas pela ANAC para o transporte de substâncias líquidas em suas respectivas bagagens de mão.

Os procedimentos previstos na resolução 515 da ANAC (2019), são adotados com o intuito de evitar um ato ou atentado que coloque em risco a segurança da aviação civil e o transporte aéreo das pessoas, patrimônio, bens e instalações relacionadas com a aviação civil ou com a operação de aeroportos e aeronaves. Segundo o documento, o propósito da busca pessoal é identificar qualquer item de natureza suspeita em passageiros sobre os quais, após os procedimentos de inspeção com detectores de metais, permaneça a suspeição.

A revista de passageiros sob suspeita e de suas bagagens de mão, deve ocorrer livre de irregularidades que possam causar distúrbio à vida, à saúde ou à segurança das pessoas, justificando-se pela necessidade da segurança coletiva. Contudo, tais procedimentos não foram elaborados com o intuito de coibir ilícitos penais como o tráfico ilícito de drogas, pelo que se faz necessário que adequações sejam realizadas para o uso desses procedimentos nesse tipo de abordagem.

1.5.4 Movimento de passageiros, aeronaves e cargas do SBBE e as operações de combate ao tráfico de drogas.

Por meio da análise dos dados obtidos junto à empresa administradora da infraestrutura aeroportuária no município de Belém, INFRAERO, podemos verificar que no período compreendido entre os anos de 2014 a 2018, houve uma queda significativa no movimento de aeronaves (pousos + decolagens) no SBBE nos primeiros três anos com tímido aumento de 2,9% em 2018, com relação ao ano anterior.

Tabela 1. Movimento anual de aeronaves no SBBE de 2014 a 2018.

MOVIMENTO ANUAL DE AERONAVES NO SBBE (POUSOS + DECOLAGENS)								
Ano	Regular		Não Regular			Total	Var. % Anual	Part. na Rede %
	Doméstico	Internacional	Doméstico	Internacional	Executiva/Geral			
2014	39.711	816	5.861	63	8.767	55.218	-	3,40
2015	37.961	1.089	6.501	53	6.035	51.639	-6,48	3,46
2016	28.266	1.342	4.884	82	5.847	40.421	-21,72	3,12
2017	26.237	1.055	4.809	69	5.590	37.760	-6,58	2,97
2018	26.829	1.296	5.052	59	5.620	38.856	2,90	3,01

Fonte: Elaborado pela autora com dados obtidos do Anuário Estatístico Operacional da Infraero, 2019.

Com relação ao movimento de passageiros, esse acompanhou a queda do movimento de aeronaves nos três primeiros anos do período observado, porém em percentuais

menores e com recuperação mais acelerada. No ano de 2018 o aumento no movimento anual de passageiros atingiu o percentual de 6,31% em relação ao ano anterior.

Tabela 2. Movimento anual de passageiros no SBBE de 2014 a 2018.

MOVIMENTO ANUAL DE PASSAGEIROS NO SBBE (EMBARCADOS + DESEMBARCADOS)								
Ano	Regular		Não Regular			Total	Var. % Anual	Part. na Rede %
	Doméstico	Internacional	Doméstico	Internacional	Executiva/Geral			
2014	3.700.791	92.347	60.197	989	36.467	3.890.791	-	4,62
2015	3.514.519	108.855	63.296	614	27.477	3.714.761	-4,52	4,42
2016	3.056.968	139.730	58.258	3.186	24.371	3.282.513	-11,64	4,13
2017	3.087.439	127.705	77.039	4.256	15.378	3.311.817	0,89	4,02
2018	3.295.931	171.986	41.823	914	10.149	3.520.803	6,31	4,17

Fonte: Elaborado pela autora com dados obtidos do Anuário Estatístico Operacional da Infraero, 2019.

A movimentação de carga despachada desacompanhada obteve índices de queda considerados altos nos três primeiros anos, com recuperação de 10,74% no ano seguinte voltando a cair 0,77% no ano consequente.

Tabela 3. Movimento anual de carga aérea e correios no SBBE de 2014 a 2018.

MOVIMENTO ANUAL DE CARGA AÉREA E CORREIOS NO SBBE (CARREGADA + DESCARREGADA + TRÂNSITO)							
Ano	Regular		Não Regular		Total	Var. % Anual	Part. na Rede %
	Doméstico	Internacional	Doméstico	Internacional			
2014	31.844	577	4.688	0	37.108	-	8,06
2015	27.415	971	565	77	29.028	-21,77	7,40
2016	20.070	1.080	1.211	5	22.365	-22,95	6,28
2017	23.148	1.065	531	24	24.767	10,74	6,69
2018	22.624	1.449	500	5	24.578	-0,77	6,15

Fonte: Elaborado pela autora com dados obtidos do Anuário Estatístico Operacional da Infraero, 2019.

Dos 53 aeroportos administrados pela Empresa Pública Infraero, o SBBE encerrou o ano de 2018 entre os 10 aeroportos com maior movimentação de passageiros do país ocupando a 5ª posição na empresa. Observa-se que o SBEG ocupou a 9ª posição no ranking mesmo com um movimento de aeronaves superior ao SBBE, como pode ser observado na tabela seguinte.

Tabela 4. Ranking por Movimento de Passageiros nos Aeroportos Infraero no ano de 2018.

RANKING POR MOVIMENTO DE PASSAGEIROS						
Posição	Sigla	Doméstico	Internacional	Total	Partic. Rede % *	Freq. Ac. % **
1	SBSP	22.125.205	507	22.125.712	26,21	26,21
2	SBRJ	9.206.052	7	9.206.059	10,91	37,12
3	SBRF	7.883.284	539.282	8.422.566	9,98	47,09

4	SBCT	6.231.787	78.626	6.310.413	7,48	54,57
5	SBBE	3.347.732	173.071	3.520.803	4,17	58,74
6	SBGO	3.224.837	0	3.224.837	3,82	62,56
7	SBVT	3.096.046	31	3.096.077	3,67	66,23
8	SBCY	3.032.149	0	3.032.149	3,59	69,82
9	SBEG	2.695.848	131.767	2.827.615	3,35	73,17
10	SBFI	2.221.827	120.662	2.342.489	2,77	75,94
11	SBMO	2.174.651	17.911	2.192.562	2,60	78,54
12	SBNF	1.861.500	47.476	1.908.976	2,26	80,80
13	SBSL	1.597.966	38	1.598.004	1,89	82,69
14	SBCG	1.577.319	1.266	1.578.585	1,87	84,56
15	SBJP	1.411.280	3.616	1.414.896	1,68	86,24
16	SBAR	1.191.891	2	1.191.893	1,41	87,65
17	SBUL	1.134.050	100	1.134.150	1,34	89,00
18	SBTE	1.073.570	0	1.073.570	1,27	90,27
19	SBLO	977.254	0	977.254	1,16	91,42
20	SBPV	828.136	3	828.139	0,98	92,41
21	SBPJ	675.967	4	675.971	0,80	93,21
22	SBJU	563.895	0	563.895	0,67	93,87
23	SBMQ	546.030	0	546.030	0,65	94,52
24	SBJV	486.023	0	486.023	0,58	95,10
25	SBPL	483.588	8	483.596	0,57	95,67
26	SBSN	473.817	1	473.818	0,56	96,23
27	SBMT	341.531	12.642	354.173	0,42	96,65
28	SBBV	309.094	110	309.204	0,37	97,02
29	SBRB	308.721	0	308.721	0,37	97,38
30	SBIZ	285.370	0	285.370	0,34	97,72
31	SBMA	279.975	0	279.975	0,33	98,05
32	SBMK	225.038	14	225.052	0,27	98,32
33	SBBH	205.067	548	205.615	0,24	98,56
34	SBJR	197.323	22	197.345	0,23	98,80
35	SBKG	168.278	0	168.278	0,20	99,00
36	SBME	149.622	0	149.622	0,18	99,17
37	SBCJ	124.933	0	124.933	0,15	99,32
38	SBHT	100.342	0	100.342	0,12	99,44
39	SBUR	77.017	0	77.017	0,09	99,53
40	SBCZ	76.451	0	76.451	0,09	99,62
41	SBTT	67.252	135	67.387	0,08	99,70
42	SBSJ	37.772	503	38.275	0,05	99,75
43	SBPK	33.799	94	33.893	0,04	99,79
44	SBTF	33.594	0	33.594	0,04	99,83
45	SBBI	31.644	10	31.654	0,04	99,86
46	SBCR	31.112	183	31.295	0,04	99,90
47	SBUG	21.509	0	21.509	0,03	99,93
48	SBPR	21.382	0	21.382	0,03	99,95

49	SBUF	13.161	0	13.161	0,02	99,97
50	SBPB	11.440	0	11.440	0,01	99,98
51	SBJC	11.006	0	11.006	0,01	99,99
52	SBPP	3.553	192	3.745	0,00	100,00
53	SBBG	1.351	95	1.446	0,00	100,00

*Participação percentual do aeroporto em relação a rede Infraero

** Frequência Acumulada das participações de percentuais.

Obs.: Movimento de Passageiros embarcados + desembarcados

Fonte: Elaborado pela autora com dados obtidos do Anuário Estatístico Operacional da Infraero, 2019.

Na análise da movimentação de aeronaves, o aeroporto ocupou a posição de 11º no ranking nacional. A diferença entre o SBBE e o SBEG na frequência acumulada das participações de percentuais é de 3,01%. Porém, quando observados apenas a movimentação de aeronaves internacionais, o SBEG opera quase o triplo de voos em comparação ao SBBE.

Tabela 5. Ranking por Movimento de Aeronaves nos Aeroportos Infraero no ano de 2018.

RANKING POR MOVIMENTO DE AERONAVES						
Posição	Sigla	Doméstico	Internacional	Total	Partic. Rede % *	Freq. Ac. % **
1	SBSP	222.051	247	222.298	17,24	17,24
2	SBRJ	100.109	35	100.144	7,77	25,01
3	SBR	75.107	3.659	78.766	6,11	31,12
4	SBMT	72.376	0	72.376	5,61	36,73
5	SBGO	66.800	55	66.855	5,18	41,91
6	SBCT	62.446	2.237	64.683	5,02	46,93
7	SBJR	63.717	33	63.750	4,94	51,87
8	SBCY	48.323	83	48.406	3,75	55,63
9	SBVT	42.171	153	42.324	3,28	58,91
10	SBEG	35.006	4.193	39.199	3,04	61,95
11	SBBE	37.355	1.501	38.856	3,01	64,96
12	SBBH	38.565	102	38.667	3,00	67,96
13	SBBI	28.068	38	28.106	2,18	70,14
14	SBUL	24.465	28	24.493	1,90	72,04
15	SBME	23.596	0	23.596	1,83	73,87
16	SBLO	22.915	64	22.979	1,78	75,66
17	SBNF	22.345	552	22.897	1,78	77,43
18	SBFI	19.396	2.240	21.636	1,68	79,11
19	SBCG	19.029	328	19.357	1,50	80,61
20	SBPR	18.975	56	19.031	1,48	82,09
21	SBSL	18.705	28	18.733	1,45	83,54
22	SBMO	18.343	205	18.548	1,44	84,98
23	SBJP	14.236	127	14.363	1,11	86,09
24	SBPV	13.964	9	13.973	1,08	87,17
25	SBTE	13.817	6	13.823	1,07	88,25

26	SBPJ	12.878	36	12.914	1,00	89,25
27	SBAR	12.077	38	12.115	0,94	90,19
28	SBSN	10.541	23	10.564	0,82	91,01
29	SBSJ	9.986	196	10.182	0,79	91,80
30	SBJU	8.524	0	8.524	0,66	92,46
31	SBMQ	8.314	97	8.411	0,65	93,11
32	SBMK	8.071	8	8.079	0,63	93,74
33	SBJV	7.218	2	7.220	0,56	94,30
34	SBJC	7.084	2	7.086	0,55	94,85
35	SBRB	6.891	32	6.923	0,54	95,38
36	SBMA	6.821	14	6.835	0,53	95,91
37	SBPL	5.869	76	5.945	0,46	96,37
38	SBUR	5.878	20	5.898	0,46	96,83
39	SBBV	4.796	433	5.229	0,41	97,24
40	SBCZ	5.135	4	5.139	0,40	97,64
41	SBIZ	4.858	4	4.862	0,38	98,01
42	SBCJ	3.904	0	3.904	0,30	98,32
43	SBKG	3.444	0	3.444	0,27	98,58
44	SBHT	3.339	1	3.340	0,26	98,84
45	SBTF	3.152	8	3.160	0,25	99,09
46	SBTT	2.648	36	2.684	0,21	99,30
47	SBPP	2.373	148	2.521	0,20	99,49
48	SBCR	1.641	63	1.704	0,13	99,62
49	SBPK	1.504	70	1.574	0,12	99,75
50	SBPB	1.559	0	1.559	0,12	99,87
51	SBUF	752	0	752	0,06	99,92
52	SBUG	638	0	638	0,05	99,97
53	SBBG	309	29	338	0,03	100,00

* Participação percentual do aeroporto em relação a rede Infraero

** Frequência Acumulada das participações de percentuais.

Obs.: Movimento de Aeronaves de pousos + decolagens

Fonte: Elaborado pela autora com dados obtidos do Anuário Estatístico Operacional da Infraero, 2019.

Quanto à movimentação de carga despachada desacompanhada, o SBEG ficou com a 6ª posição no cenário nacional. Dentre os aeroportos administrados pela Infraero, o SBEG ocupa o 1º lugar em movimentação de carga do país.

Tabela 6. Ranking por Movimento de Carga Aérea + Correios nos Aeroportos Infraero no ano de 2018.

R ANKING POR MOVIMENTO DE CARGA AÉREA + CORREIOS (T)						
Posição	Sigla	Doméstico	Internacional	Total	Partic. Rede % *	Freq. Ac. % **
1	SBEG	89.053	25.619	114.671	28,71	28,71
2	SBSP	51.521	0	51.521	12,9	41,6
3	SBRF	39.764	10.682	50.446	12,63	54,23
4	SBCT	20.280	18.860	39.140	9,8	64,03
5	SBVT	24.616	1.001	25.618	6,41	70,44

6	SBBE	23.124	1.454	24.578	6,15	76,59
7	SBGO	14.836	0	14.836	3,71	80,31
8	SBCY	8.595	0	8.595	2,15	82,46
9	SBRJ	6.680	0	6.680	1,67	84,13
10	SBSL	6.503	0	6.503	1,63	85,76
11	SBTE	5.071	0	5.071	1,27	87,03
12	SBCG	4.940	0	4.940	1,24	88,26
13	SBJP	4.378	0	4.378	1,1	89,36
14	SBNF	3.882	290	4.172	1,04	90,4
15	SBSN	3.918	0	3.918	0,98	91,39
16	SBMQ	3.561	0	3.561	0,89	92,28
17	SBPV	3.378	0	3.378	0,85	93,12
18	SBMO	3.139	1	3.140	0,79	93,91
19	SBPJ	2.888	0	2.888	0,72	94,63
20	SBAR	2.689	0	2.689	0,67	95,3
21	SBPL	988	1.346	2.335	0,58	95,89
22	SBMT	2.018	88	2.106	0,53	96,42
23	SBUL	1.928	0	1.928	0,48	96,9
24	SBLO	1.803	0	1.803	0,45	97,35
25	SBJU	1.567	0	1.567	0,39	97,74
26	SBJV	1.503	0	1.503	0,38	98,12
27	SBRB	1.493	0	1.493	0,37	98,49
28	SBBV	1.238	0	1.238	0,31	98,8
29	SBMA	1.027	0	1.027	0,26	99,06
30	SBFI	753	9	762	0,19	99,25
31	SBIZ	730	0	730	0,18	99,43
32	SBCJ	511	0	511	0,13	99,56
33	SBKG	462	0	462	0,12	99,68
34	SBMK	340	0	340	0,09	99,76
35	SBHT	222	0	222	0,06	99,82
36	SBCZ	194	0	194	0,05	99,87
37	SBTT	116	0	116	0,03	99,89
38	SBTF	101	0	101	0,03	99,92
39	SBUR	91	0	91	0,02	99,94
40	SBCR	76	0	76	0,02	99,96
41	SBPB	44	0	44	0,01	99,97
42	SBUG	43	0	43	0,01	99,98
43	SBJC	27	0	27	0,01	99,99
44	SBPK	23	0	23	0,01	100
45	SBUF	9	0	9	0	100
46	SBBH	4	0	4	0	100
47	SBME	4	0	4	0	100
48	SBSJ	1	0	1	0	100
49	SBBG	0	0	0	0	100
50	SBBI	0	0	0	0	100

51	SBJR	0	0	0	0	100
52	SBPP	0	0	0	0	100
53	SBPR	0	0	0	0	100

*Participação percentual do aeroporto em relação a rede Infraero

**Frequência Acumulada das participações de percentuais.

Obs.: Movimento em t (Carregada + Descarregada + Trânsito)

Fonte: Elaborado pela autora com dados obtidos do Anuário Estatístico Operacional da Infraero, 2019.

Muito embora a análise tenha apontado um decréscimo no número de passageiros e de voos, considerando voos nacionais e internacionais, no SBBE, quando analisamos somente as chegadas e partidas internacionais, o cenário é diferente.

A movimentação de aeronaves (pousos + decolagens) com voos internacionais, no período de 2014 a 2018, apresentou crescimento ano após ano. Na mesma constante, seguiu o movimento de passageiros internacionais, com números que chegam a somar quase o dobro entre o primeiro ano avaliado e o último. Quando tratamos da análise da carga aérea, os dados disponíveis demonstram números quase três vezes maior na comparação entre 2014 e 2018.

A análise revelou o crescimento vertiginoso na escolha, pelos usuários do transporte aéreo, do Aeroporto Internacional de Belém como porta de saída internacional. Por esse motivo, faz-se necessário voltar as atenções à possibilidade de que o SBBE esteja na rota de saída internacional do tráfico de drogas na Região Amazônica, sendo necessário a adoção de medidas que previnam a prática de condutas criminosas, em destaque o tráfico ilícito de drogas.

O Aeroporto Internacional de Manaus - Eduardo Gomes, destaca-se no cenário nacional como o segundo aeroporto que mais apreende drogas no Brasil, ficando atrás somente do Aeroporto de Guarulhos – GRU *Airport*, segundo informações da Polícia Federal. Tal destaque relaciona-se pela posição geográfica na qual o aeroporto encontra-se inserido e pela proximidade com a maior região produtora de cocaína do mundo.

Não obstante o aumento do movimento operacional de passageiros internacionais no SBBE em substituição à utilização da saída internacional pelo SBEG, a Polícia Federal não realizou nenhuma operação de combate ao crime de tráfico de drogas no SBBE. Foram fornecidos pela PF dados informando a quantidade de apreensões de drogas nos últimos 5 anos, no entanto tais apreensões deram-se em virtude de procedimentos aleatórios de fiscalização, segundo informações do órgão.

Quadro 2. Apreensões de drogas no SBBE no período de 2015 a 2019.

ANO	NÚMERO DE PROCEDIMENTOS	QUANTIDADE DE DROGA APREENDIDA
2015	3	10,9 kg
2016	3	32,9 kg

2017	5	54,2 kg
2018	2	3,2 kg
2019	1	3,5 kg

Fonte: Elaborado pela autora com dados fornecidos pela PF, 2019.

Considerando o crescimento do número de passageiros internacionais no SBBE, aliado ao decréscimo do número de passageiros internacionais no SBEG, aeroporto que historicamente apreende drogas em grande quantidade no país, considerando, ainda, o posicionamento geográfico e as opções de saídas internacionais pelo SBBE, verificou-se a necessidade de implementação de medidas específicas de combate a diversas práticas criminosas no âmbito desses aeroportos, em especial abordagem no presente estudo, o tráfico ilícito de drogas.

1.5.5 Rota do tráfico na Amazônia Brasileira

O narcotráfico já é considerado uma das atividades criminosas mais lucrativas do mundo, promovendo uma rede de ligação que transcende os limites dos Estados. O trajeto de distribuição da droga que entra no Brasil pelas fronteiras amazônicas escoando pelos rios e estradas clandestinas já é conhecido pelas autoridades de segurança pública, o que demanda uma atenção redobrada ao surgimento de qualquer nova rota, a fim de dificultar a expansão da atividade criminosa na região.

O narcotráfico se estabelece como um dos mais complexos problemas sociais do mundo. Por esse motivo, o combate à sua prática se torna demasiadamente complicado uma vez que são nas vulnerabilidades das populações menos privilegiadas que as redes do tráfico se solidificam, aproveitando-se dos graves problemas presentes. Por apresentar exatamente as características de uma população pouco assistida pelo poder público e uma geografia de difícil contenção do fluxo da droga, a região amazônica tornou-se um dos corredores de entrada e escoamento de drogas mais importantes do Brasil.

Segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, a Amazônia brasileira compreende 59% do território do país, correspondendo a cerca de 5 milhões de quilômetros quadrados, abrangendo todos os estados da Região Norte, o estado do Mato Grosso, na região Centro-Oeste e parte do estado do Maranhão, na região Nordeste do país. Ainda de acordo com o Instituto, a extensão territorial das fronteiras da Amazônia brasileira chega a aproximadamente 9.200 quilômetros. Quase todo o espaço é delimitado por área de floresta, com pouca vigilância por parte dos órgãos de segurança pública e extensas hidrovias, tornando a região favorável ao tráfico de drogas (IBGE, 2019).

Machado (2009), diz que os rios amazônicos são um exemplo bem sucedido de integração territorial, uma vez que os narcotraficantes formaram territorialidades que se desdobraram para além dos limites das fronteiras. Ainda conforme Machado, o termo territorialidade abrange a capacidade de poder exercido sobre os territórios, que afetam não só o espaço físico como também o controle social de seu uso. Esse corredor de escoamento da droga que se inicia com a entrada, na maioria das vezes, pelos rios amazônicos, encontra rotas alternativas para levar essa droga até o Nordeste do país. Destacam-se nesse cenário a capital do estado do Amazonas, a cidade de Santarém, no interior do Pará, a capital paraense e região de ilhas, até chegar à cidade de Fortaleza, completando assim a conhecida rota caipira do narcotráfico no norte e nordeste do Brasil (G1, 2018).

O Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA, em parceria com o Fórum Brasileiro de Segurança Pública - FBSP, apontaram no Atlas da Violência de 2019 um crescimento na letalidade das regiões Norte e Nordeste. Segundo o levantamento, os rios da região amazônica representam importantes corredores de escoamento da cocaína já pronta para ser consumida, produzida por países da América do Sul, fronteira com o Brasil. Por conta disso, a região vem sendo palco de violentas disputas por dominação territorial por parte de facções criminosas ligadas ao tráfico ilícito de drogas.

Conforme dados levantados pelo Fórum Brasileiro de Segurança Pública – FBSP e divulgados no Anuário Brasileiro de Segurança pública 2014 a 2017, a taxa de homicídios na capital paraense em 2017 foi de 67,5 mortes por 100 mil habitantes, colocando o estado do Pará em 4º lugar no ranking nacional. Rio Branco, no estado do Acre, foi a capital brasileira mais violenta do país no mesmo ano, com 83,7 homicídios para cada 100 mil habitantes, seguida de Fortaleza, capital do Ceará, que registrou 77,3 homicídios por 100 mil habitantes (FBSP, 2018). Segundo Netto (2019), a crescente onda de violência nesses estados é decorrência da ação de grupos narcotraficantes que se fazem, cada vez mais, presentes nas disputas por territórios nessas regiões, tais como o Primeiro Comando da Capital - PCC, Comando Vermelho - CV e seus associados regionais: a Família do Norte - FDN.

Os dados do Relatório mundial sobre drogas (2019), do Escritório das Nações Unidas para Drogas e Crime - UNODC, apontam uma produção mundial de cocaína de aproximadamente 1.976 toneladas no ano de 2018. Isso significa um aumento percentual de 25% em relação ao ano anterior. Colômbia, Bolívia e Peru são os países apontados no relatório como responsáveis por 60% da produção do total dessa droga. Ainda, segundo dados do Relatório, o ano de 2017 foi o com maior quantidade de apreensão de drogas já registrada no escritório. Cerca de 1.275 toneladas foram apreendidas no mundo inteiro. Mesmo assim, o

registro do faturamento que movimentou o comércio de drogas no período chegou a 870 bilhões de dólares.

A Fundação Oswaldo Cruz – FIOCRUZ, realizou o 3º Levantamento Nacional de Uso de Drogas no ano de 2017, constatando que 4,9 milhões de pessoas consumiram drogas pelo menos uma vez em 12 meses. Essa quantidade relata o percentual de 3,2% da população brasileira no período. Dessa quantidade, 3,1% usaram cocaína, com destaque para o uso nas capitais e regiões metropolitanas, quando comparados aos municípios menores. O Brasil ainda ocupa posição de destaque em todas as atividades nas quais a economia da droga se alicerça. Os laboratórios clandestinos, a facilidade de acesso aos produtos de derivação da droga, a facilidade de lavagem do dinheiro proveniente do tráfico, bem como a posição geográfica estratégica como rota de saída internacional contribuem para que essa característica se mantenha presente até os dias atuais.

O que se observa é que as grandes extensões territoriais das fronteiras amazônicas, em conjunto com o baixo aparato de pessoal das forças de segurança pública presentes na região, dificultam o combate à prática criminosa do tráfico ilícito de drogas, se comparado à habilidade dos narcotraficantes em se articular logisticamente. Cabe destacar a participação em toda essa engrenagem das populações locais que sobrevivem em meio às desigualdades sociais e ausência de políticas públicas que possibilitem que elas possam ter qualidade de vida e atenção do Estado e, assim, se mantenham fora da rede de articulação do tráfico de drogas.

Por fim, verifica-se a necessidade de organização do Estado para que os vazios territoriais sejam ocupados por seus agentes devidamente capacitados, de forma específica, para atuar no combate ao tráfico na região amazônica, principalmente com atividades de inteligência, bem como a necessidade de implementação de políticas públicas sociais a fim de tentar evitar o envolvimento das populações locais no esquema do tráfico.

1.6 METODOLOGIA

1.6.1 Natureza da pesquisa

O método de estudo utilizado foi de natureza qualitativa e quantitativa, por meio de análises exploratórias, descritivas e explicativas de fontes de pesquisa de caráter secundário tais como livros, artigos de revisão, revistas, relatórios técnicos e publicações disponibilizadas na internet. Enquanto na pesquisa qualitativa buscou-se explicações para os acontecimentos estudados por meio da compreensão das relações entre os atores do objeto de estudo, na pesquisa quantitativa buscou-se a explanação dos resultados numéricos.

As abordagens quantitativas e qualitativas se diferem uma da outra por focar-se a primeira no objetivismo e a segunda no subjetivismo (SILVA, 2005).

A pesquisa exploratória, por tratar-se de um método que visa explorar um universo pouco conhecido, foi utilizada para abordar as questões pertinentes aos procedimentos de segurança da aviação civil no combate ao tráfico ilícito de drogas. Na pesquisa descritiva foram levantados dados relacionados às apreensões de drogas em aeroportos brasileiros bem como do movimento operacional de passageiros e cargas dos aeroportos internacionais de Belém/PA e Manaus/AM. [...] consideram existir dois tipos de revisão de literatura tendo em conta o objeto a que se destinam – Revisão básica e revisão avançada. (CORREIA e MESQUITA, 2014, p. 217-2018).

1.6.2. Lócus

As informações bibliográficas do artigo científico 1 foram escolhidas a partir de publicações em jornais e livros que tratavam sobre a evolução da aviação de forma a abordar toda a linha do tempo traçada desde a mitologia até a construção do primeiro avião. Foi utilizado um número reduzido de material de revisão para que a ideia central da pesquisa não fosse interrompida pela discussão de historiadores sobre a autoria do avião, visto que o foco da pesquisa era a máquina e não seu inventor. Os elementos foram coletados a partir de bases de dados oficiais, além de registros documentais escritos e formais.

No artigo científico 2, as informações sobre o tráfico ilícito de drogas foram extraídas de ambientes de acesso livre como jornais, *websites* e relatórios de órgãos oficiais de segurança pública, com lócus de enfoque da pesquisa na rota de entrada da droga que atravessa as fronteiras da Amazônia Brasileira, com especial atenção às cidades que a margeiam, bem como as rotas alternativas que fazem a droga chegar ao Nordeste do Brasil, na capital cearense.

O artigo científico 3 teve seus resultados extraídos de ambientes de acesso livre como publicações de órgãos oficiais, *websites* e publicações em livros. A sistemática do exame consistiu em descrever os conceitos encontrados na literatura disponível, contrastando as opiniões entre autores e organizando as informações obtidas a fim de fornecer embasamento teórico para o trabalho.

Os dados pertinentes ao Aeroporto Internacional de Belém Val-de-Cans/Júlio César Ribeiro, na cidade de Belém, estado do Pará receberam destaque relevante em virtude da abordagem sobre a entrada de drogas pelas fronteiras amazônicas. Assim, o local foi escolhido por tratar-se do único aeroporto no município de Belém que recebe operações de voos

comerciais regulares e por ter apresentado considerável crescimento da movimentação de passageiros internacionais nos últimos anos, conforme dados.

1.6.3 Procedimento de coleta

A coleta de dados ocorreu por meio de um levantamento de dados secundários, obtidos nos relatórios da UNODC, Infraero, IPEA, Fiocruz, Polícia Federal, Infopen, dentre outras literaturas, tais como livros e publicações em *website*, a fim de adquirir o maior número de informações possíveis.

1.6.4 Análise e tratamento dos dados

Os dados descritivos foram analisados por meio de um detalhamento dos conceitos a fim de encontrar respostas às indagações que surgiram. No tratamento desses dados procurou-se dar significado mais amplo às respostas, ligando-as a outros conhecimentos.

No ensinamento de Minayo (1999, p. 45):

[...] A análise e a interpretação estão contidas no mesmo movimento: o de olhar atentamente para os dados da pesquisa. Finalidades da fase de análise: estabelecer uma compreensão dos dados coletados, confirmar ou não os pressupostos da pesquisa e/ou responder às questões formuladas e ampliar o conhecimento sobre o assunto pesquisado, articulando-o ao contexto cultural da qual faz parte [...].

Os dados quantitativos foram organizados após uma abordagem estatística descritiva da coleta que consistiu na aplicação de técnicas de tabulação dos dados numéricos, utilizando o *software Microsoft Excel*.

1.6.5. Proposta de produto

Durante a análise dos dados coletados na pesquisa, foi detectado que os procedimentos utilizados na fiscalização realizada pelo DPF no combate às infrações penais no SBBE, em especial o tráfico ilícito de drogas, são os mesmos utilizados para a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita.

A primeira proposta de produto do presente estudo consistiu na elaboração de um panfleto sobre o crime de tráfico ilícito de drogas, contendo informações sobre as condutas tipificadas em lei, a pena, o quantitativo de apreensões e prisões em virtude dessa prática criminosa em aeroportos nos anos de 2018 e 2019, bem como a mensagem apelativa para que a conduta não seja praticada. Tal medida visa desencorajar os usuários do transporte e comunidade aeroportuária da prática delituosa a fim de auxiliar a polícia federal, por meio da integração de recursos, no combate a esse ilícito penal no Aeroporto Internacional de Belém.

Além do panfleto informativo, foi elaborado um infográfico contendo informações pertinentes ao objeto pesquisado, tais como quantitativo da população carcerária brasileira e de prisões em virtude do tráfico ilícito de drogas, quantitativo da população feminina encarcerada por tráfico, ranking dos dois aeroportos que mais apreendem drogas no Brasil e quantitativo de drogas apreendidas em aeroportos nos últimos anos, a fim de colaborar com a repressão do crime de tráfico ilícito de drogas em aeroportos, em especial no SBBE, informando à comunidade os riscos.

CAPÍTULO 2 – ARTIGOS CIENTÍFICOS

2.1 Artigo científico 1



ISSN: 2230-9926

Available online at <http://www.journalijdr.com>

IJDR

International Journal of Development Research

Vol. 11, Issue, 06, pp. 47574-47575, June, 2021

<https://doi.org/10.37118/ijdr.21890.06.2021>



RESEARCH ARTICLE

OPEN ACCESS

O SONHO HUMANO DE VOAR: DO MITO DE ÍCARO E DÉDALO AO AVIÃO DE SANTOS DUMONT

Fábía Máximo Bezerra Borges, Andrea Bittencourt Pires Chaves
and Adrilayne dos Reis Araújo

¹Mestranda do Programa de Pós-graduação em Segurança Pública, Universidade Federal do Pará (UFPA), Belém, PA, Brasil;

²Doutora em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido UFPA e Docente do Programa de Pós-graduação em Segurança Pública, Universidade Federal do Pará (UFPA), Belém, PA, Brasil; ³Mestre em Estatística USP e Docente do Programa de Pós-graduação em Segurança Pública, Universidade Federal do Pará (UFPA), Belém, PA, Brasil

ARTICLE INFO

Article History:

Received 20th March, 2021

Received in revised form

14th April, 2021

Accepted 06th May, 2021

Published online 20th June, 2021

Key Words:

Aviação, Invenção,
Mitologia, voo.

*Corresponding author:

Fábía Máximo Bezerra Borges,

ABSTRACT

Há vários apontamentos de tentativas mal sucedidas de voo ao longo de toda a história. Na mitologia são encontrados registros sobre o sonho humano de voar, à época ainda retratado como uma possibilidade de alçar voos imitando os movimentos dos pássaros. Então retratar tais narrativas é relevante para iniciar o diálogo sobre as aspirações humanas a partir do mito de Dédalo e Ícaro até que se chegue à concretização do que seria uma das maiores invenções da humanidade. A criação do avião ficou registrado como um marco histórico, porém até que se chegasse ao fim almejado, foram feitos vários ensaios e tentativas, sendo o avião resultado de um esforço coletivo que ultrapassou séculos.

Copyright © 2021, Fábía Máximo Bezerra Borges et al. This is an open access article distributed under the Creative Commons Attribution License, which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited.

Citation: Fábía Máximo Bezerra Borges, Andrea Bittencourt Pires Chaves and Adrilayne dos Reis Araújo. 2021. "O sonho humano de voar: do mito de ícaro e dédalo ao avião de santos dumont", *International Journal of Development Research*, 11, (06), 47574-47575.

INTRODUCTION

O presente artigo é parte integrante do projeto de pesquisa do Programa de Pós-Graduação em Segurança Pública da Universidade Federal do Pará – PPGSP/UFPA que traz em seu eixo central o tema do tráfico ilícito de drogas utilizando-se do modal aéreo. Em razão disso, nasceu a necessidade de apresentar um resumo da história da aviação, desde o relato mitológico do sonho humano de voar com Dédalo e Ícaro até o surgimento da primeira máquina capaz de alçar voo com propulsão a motor. A pesquisa possibilitou um mergulho no universo desse feito histórico que mudaria a forma como as nações se relacionariam e interligariam suas fronteiras. Ao longo da história, diversas tentativas de se construir uma máquina capaz de se colocar acima das nuvens foram feitas. Balões e zepelins foram os primeiros veículos que conseguiram tal feito baseados nos princípios de Arquimedes. Mas faltava algo que o ser humano não abria mão: o controle da máquina e da direção do voo.

MATERIAIS E METODOS

Como metodologia utilizamos uma revisão bibliográfica, por meio de narrativas convencionais que exploraram a evolução histórica do tema com a finalidade de recuperar conceitos que fossem determinantes ao objeto de estudo (SILVA, 2005).

As informações sobre os aspectos históricos do sonho humano de voar, até o invento do avião, foram extraídas de ambientes de acesso livre como jornais, websites e publicações em livros. Para delimitar o cenário de pesquisa, foram escolhidas as publicações em jornais e livros que tratavam sobre a evolução da aviação de forma a abordar toda a linha do tempo traçada desde a mitologia até a construção do primeiro avião. Foi utilizado um número reduzido de material de revisão para que a ideia central da pesquisa não fosse interrompida pela discussão de historiadores sobre a autoria do avião, visto que o foco da pesquisa é a máquina e não seu inventor.

RESULTADOS E DISCUSSÕES

Dédalo foi engenheiro e arquiteto na Grécia antiga e se viu obrigado a emprestar suas obras inventivas aos reis aos quais serviu. Perseguido pelo assassinato de seu sobrinho, Dédalo fugiu para Creta, onde foi acolhido pelo rei Minos e lá desenvolveu, a mando dele, sua maior obra, o Labirinto. Foi construído para aprisionar o Minotauro, monstro com cabeça de touro e corpo de homem, fruto do adultério da esposa de Minos, Pasífae, e um touro branco. (BULFINCH, 2002). O rei Minos descobriu, tempos depois, que Dédalo auxiliou sua esposa para prática do adultério. Dédalo foi aprisionado, ao lado do filho Ícaro, no Labirinto que havia construído para o Minotauro. Na prisão, Dédalo concluiu a mais ousada de suas criações: dois pares de asas com penas que caíam das aves que sobrevoavam o labirinto e

com cera produzida pelas abelhas. Junto do filho Ícaro, voou para o céu que lhes permitiu a fuga, a liberdade e o poder do homem de voar como os pássaros e como os deuses (BULFINCH, 2002). Ícaro, ao se ver livre, a percorrer um céu ilimitado, voa, apesar das advertências do pai, cada vez mais alto. Ao ter a cera que prendia as penas de suas asas derretidas pelo calor do sol, flutuou numa queda mortal, caindo no mar. Ícaro sofreu o castigo de não obedecer aos limites do caminho e Dédalo pagou o preço da liberdade com a perda do seu único filho (BULFINCH, 2002). Destarte, a saga humana pela liberdade transitou pelo desdobramento das formas de conhecimento e das narrativas míticas ao uso da razão. De acordo com Klotzel e Prieto (2013), em 1290 o monge inglês Roger Bacon (1220-1292) escreveu sobre os princípios sólidos das características do ar, como a água. Roger Bacon utilizou as contribuições de Arquimedes (287 a.C.-212 a.C.), descobridor da capacidade de objetos flutuarem em meio líquido. Assim, Bacon concluiu em seu estudo que se fosse possível construir uma máquina com determinadas características, esta seria suportada pelo ar assim como as embarcações eram suportadas pela água.

Séculos mais tarde, baseado nas ideias de Arquimedes e Bacon, Leonardo da Vinci (1452-1519) desenvolveu um protótipo de um helicóptero. Porém, o desenvolvimento tecnológico e científico da época não permitiu que Da Vinci realizasse o feito de ver sua invenção alçar voo. De acordo com Monteiro (2002), ornitóptero, como ficou conhecido, usava a madeira como matéria prima, o que o tornava descomedidamente pesado para superar a força da gravidade. De acordo com a teoria de operação do invento de Leonardo da Vinci, se seu artefato em forma de parafuso fosse bem construído, feito de linho, recoberto com goma e girado rapidamente, o dito artefato em forma de parafuso iria “perfurar” o ar com sua espiral e subir alto. Bartolomeu de Gusmão (1685-1724) realizou o primeiro voo bem sucedido em um balão em 1709. Já em 1852, o dirigível foi inventado por Henri Giffard (1825-1882) realizando o feito de voar por 24 km na França usando um motor a vapor. O dirigível era uma máquina mais leve do que o ar e se diferenciava do balão porque podia ser controlado por meio do uso de lemes e de motores (KLOTZEL; PRIETO, 2013). Outra personalidade histórica responsável por contribuir com a realização do ser humano desenvolver uma máquina capaz de alçar voo foi o inglês Emanuel Swedenborg (1688-1772). Em 1716 ele publicou o primeiro estudo sobre aviação com o título de “Rascunho de uma máquina para voar”. O estudo descrevia detalhadamente como era a máquina, mas ressaltava que existiam problemas que deveriam ser resolvidos com o desenvolvimento tecnológico das gerações futuras (KLOTZEL; PRIETO, 2013). Segundo Klotzel e Prieto (2013), Swedenborg acreditava parecer mais fácil falar de uma máquina capaz de voar do que construir uma capaz de alçar voo. Seus estudos concluíram que o feito necessitava de maior quantidade de força do que o homem era capaz de gerar à época, e menos peso que existe em um corpo humano. Confiou que a ciência mecânica ajudaria com a construção de uma forte barra em espiral e, seguindo seu esboço, talvez conseguisse cumprir o que ele, à época, apenas conseguia descrever. Somente no final do século XVIII, em 1799, o inventor inglês George Cayley (1773-1857), desenhou uma máquina em que o piloto ficava dentro controlando sua direção. Os primeiros voos com esses planadores ocorreram em 1804, sem passageiros. Cayley trabalhou em seu invento por cinco décadas e foi o responsável pela descoberta de muitas das leis básicas de aerodinâmica, sendo o primeiro a descrever uma aeronave de asas fixas capaz de voar com a propulsão feita por motores (KLOTZEL; PRIETO, 2013). Já no início do século XX, Alberto Santos Dumont (1873-1932) inaugurou a era pioneira da aviação sendo o primeiro a demonstrar publicamente seu voo em uma aeronave, o 14 Bis.

Suas construções basearam-se nos estudos que haviam sido feitos pelo que lhe antecederam. O voo ocorreu em Paris em 1906 e foi testemunhado pelo público e por autoridades da aviação (KLOTZEL; PRIETO, 2013). Na mesma época os irmãos Wright realizavam seus voos, porém sem a presença do público, pois queriam evitar o roubo de informações que frustraria a vontade dos dois de patentear o avião. Apesar da falta de testemunhas de organizações da aviação, notícias publicadas em jornais de Ohio da época, confirmam que esses voos foram de fato realizados. No entanto, a aeronave dos irmãos Wright necessitava de catapulta e de vento em condições favoráveis para alçar voos, enquanto a de Santos Dumont decolava por conta própria e em condições variáveis de vento (KLOTZEL; PRIETO, 2013). Assim, o brasileiro Alberto Santos-Dumont (1873-1932), foi reconhecido mundialmente como o inventor da máquina mais extraordinária da humanidade. O avião impulsionou alcançou patamares inimagináveis de importância e mudou forma de relacionamento entre povos. Santos Dumont (1873-1932) dedicou toda uma vida ao sonho de ver uma máquina mais pesada que o ar alçar voo com propulsão própria e por esse motivo é considerado o pai da aviação (GLOBO, 2006).

CONCLUSÕES

O Sonho humano de voar pareceu inalcançável por muitos séculos. A perseverança de pessoas que deixaram seus nomes registrados na história da construção dessa que ficou marcada como uma das maiores invenções de todos os tempos, foi de fundamental importância para que a aviação existisse como se conhece atualmente. O avião passou a servir como meio de transporte de materiais e pessoas, bem como serviu como máquina de guerra. Com isso, a aviação comercial e, em seguida, a aviação civil, tomaram lugar de destaque nesse novo mercado de proporções mundiais. A era moderna traz consigo desafios para a indústria da aviação afim de que seja capaz de melhorar continuamente a máquina, proporcionando características que possibilitem segurança, conforto e confiabilidade ao usuário.

ACKNOWLEDGMENTS

Agradeço a Deus e à minha família pelo apoio incondicional. Agradeço à Dra. Andrea Bittencourt pela paciência e por acreditar que a pesquisa era possível. Agradeço ao M. Sc. Fernando César Louzada por enxergar em mim o mesmo amor que lhe é característico pelo tema da aviação.

REFERENCES

- Bulfinch, T (2002). *O Livro de Ouro da Mitologia (a idade da fábula): história de deuses e heróis*. 26. Ed. Rio de Janeiro: Ediouro Publicações.
- Globo, O (2006). *100 Anos de Aviação Civil Comercial*. Disponível em: <https://infograficos.oglobo.globo.com/economia/100-anos-de-aviacao-comercial.html>. Acesso em: 11 de janeiro de 2020.
- Klotzel, E.; Prieto, T (2013). *Almanaque do Avião*. 1. Ed. São Paulo: Panda Books.
- Monteiro, R. F (2002). *Aviação: Construindo a sua história*. 1. Ed. Goiânia: UCG.
- Silva, E. L.; Menezes, E. M (2005). *Metodologia da pesquisa e elaboração de dissertação*. 4. Ed. Florianópolis: UFSC.

2.2 Artigo científico 2



ISSN: 2230-9926

Available online at <http://www.journalijdr.com>

IJDR

International Journal of Development Research
Vol. 11, Issue, 06, pp. 47635-47636, June, 2021

<https://doi.org/10.37118/ijdr.21823.06.2021>



RESEARCH ARTICLE

OPEN ACCESS

AS FRONTEIRAS AMAZÔNICAS COMO PORTA DE ENTRADA DO TRÁFICO ILÍCITO DE DROGAS NO BRASIL

Fábía Máximo Bezerra Borges^{1*}, Andrea Bittencourt Pires Chaves²
and Francisco Bismarck Borges Filho³

¹Mestranda do Programa de Pós-graduação em Segurança Pública, Universidade Federal do Pará (UFPA), Belém, PA, Brasil; ²Doutora em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido UFPA e Docente do Programa de Pós-graduação em Segurança Pública, Universidade Federal do Pará (UFPA), Belém, PA, Brasil; ³Graduado em Direito CCJ/UNIFOR e especialista em Sociedade, Gestão e Segurança Pública IFCH/UFPA

ARTICLE INFO

Article History:

Received 17th March, 2021
Received in revised form
19th April, 2021
Accepted 20th May, 2021
Published online 20th June, 2021

Key Words:

Amazônia, drogas, Fronteira,
Rota, narcotráfico.

*Corresponding author:

Fábía Máximo Bezerra Borges

ABSTRACT

O narcotráfico já é considerado uma das atividades criminosas mais lucrativas do mundo, promovendo uma rede de ligação que transcende os limites dos Estados. O trajeto de distribuição da droga que entra no Brasil pelas fronteiras amazônicas escoando pelos rios e estradas clandestinas já é conhecido pelas autoridades de segurança pública, o que demanda uma atenção redobrada ao surgimento de qualquer nova rota, a fim de dificultar a expansão da atividade criminosa na região. Em razão disso, o presente artigo sugere, uma breve análise das apreensões de drogas nesse ambiente, bem como do número de operações de combate ao narcotráfico realizadas pelas autoridades de segurança pública, no recorte temporal de 2014 a 2019 para que se possa analisar as estratégias de repressão do Estado.

Copyright © 2021, Christianne Leduc Bastos Antunes et al. This is an open access article distributed under the Creative Commons Attribution License, which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited.

Citation: Fábía Máximo Bezerra Borges, Andrea Bittencourt Pires Chaves and Francisco Bismarck Borges Filho. 2021. "As fronteiras amazônicas como porta de entrada do tráfico ilícito de drogas no Brasil". *International Journal of Development Research*, 11, (06), 47635-47636.

INTRODUCTION

O narcotráfico se estabelece como um dos mais complexos problemas sociais do mundo. Por esse motivo, o combate à sua prática se torna demasiadamente complicado uma vez que são nas vulnerabilidades das populações menos privilegiadas que as redes do tráfico se solidificam, aproveitando-se dos graves problemas presentes. Por apresentar exatamente as características de uma população pouco assistida pelo poder público e uma geografia de difícil contenção do fluxo da droga, a região amazônica tornou-se um dos corredores de entrada e escoamento de drogas mais importantes do Brasil. O presente artigo é parte integrante do projeto de pesquisa do Programa de Pós-Graduação em Segurança Pública da Universidade Federal do Pará – UFPA. O projeto tem por objetivo principal identificar as vulnerabilidades dos procedimentos de segurança contra o tráfico ilícito de drogas no Aeroporto Internacional de Belém – SBBE, mirando a construção de mecanismos de ajuda no combate à prática desse ilícito. Assim, surgiu a necessidade de conhecer a rota fluvial de entrada da droga na região amazônica, com a finalidade de constituir subsídios que colaborem com o estudo.

MATERIAIS E METODOS

Como metodologia utilizamos a pesquisa qualitativa, por meio de revisão bibliográfica, onde a análise foi dividida nas seguintes fases: pré-análise, exploração do material e tratamento dos dados coletados (MINAYO, 1999). As informações sobre o tráfico ilícito de drogas foram extraídas de ambientes de acesso livre como jornais, *websites* e relatórios de órgãos oficiais de segurança pública, com recorte temporal de 2014 a 2019. O locus de enfoque da presente pesquisa foi a rota de entrada da droga que atravessa as fronteiras da Amazônia Brasileira, com especial atenção às cidades que margeiam, bem como as rotas alternativas que fazem a droga chegar ao Nordeste do Brasil, na capital cearense.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

Segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, a Amazônia brasileira compreende 59% do território do país, correspondendo a cerca de 5 milhões de quilômetros quadrados, abrangendo todos os estados da Região Norte, o estado do Mato

Grosso, na região Centro-Oeste e parte do estado do Maranhão, na região Nordeste do país. Ainda de acordo com o Instituto, a extensão territorial das fronteiras da Amazônia brasileira chega a aproximadamente 9.200 quilômetros. Quase todo o espaço é delimitado por área de floresta, com pouca vigilância por parte dos órgãos de segurança pública e extensas hidrovias, tornando a região favorável ao tráfico de drogas (IBGE, 2019). Machado (2009), diz que os rios amazônicos são um exemplo bem-sucedido de integração territorial, uma vez que os narcotraficantes formaram territorialidades que se desdobraram para além dos limites das fronteiras. Ainda conforme Machado, o termo territorialidade abrange a capacidade de poder exercido sobre os territórios, que afetam não só o espaço físico como também o controle social de seu uso. Esse corredor de escoamento da droga que se inicia com a entrada, na maioria das vezes, pelos rios amazônicos, encontra rotas alternativas para levar essa droga até o Nordeste do país. Destacam-se nesse cenário a capital do estado do Amazonas, a cidade de Santarém, no interior do Pará, a capital paraense e região de ilhas, até chegar à cidade de Fortaleza, completando assim a conhecida rota caipira do narcotráfico no norte e nordeste do Brasil (G1, 2018).

O Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA, em parceria com o Fórum Brasileiro de Segurança Pública - FBSP, apontaram no Atlas da Violência de 2019 um crescimento na letalidade das regiões Norte e Nordeste. Segundo o levantamento, os rios da região amazônica representam importantes corredores de escoamento da cocaína já pronta para ser consumida, produzida por países da América do Sul, fronteira com o Brasil. Por conta disso, a região vem sendo palco de violentas disputas por dominação territorial por parte de facções criminosas ligadas ao tráfico ilícito de drogas. Conforme dados levantados pelo Fórum Brasileiro de Segurança Pública – FBSP e divulgados no Anuário Brasileiro de Segurança Pública 2014 a 2017, a taxa de homicídios na capital paraense em 2017 foi de 67,5 mortes por 100 mil habitantes, colocando o estado do Pará em 4º lugar no ranking nacional. Rio Branco, no estado do Acre, foi a capital brasileira mais violenta do país no mesmo ano, com 83,7 homicídios para cada 100 mil habitantes, seguida de Fortaleza, capital do Ceará, que registrou 77,3 homicídios por 100 mil habitantes (FBSP, 2018). Segundo Netto (2019), a crescente onda de violência nesses estados é decorrência da ação de grupos narcotraficantes que se fazem, cada vez mais, presentes nas disputas por territórios nessas regiões, tais como o Primeiro Comando da Capital - PCC, Comando Vermelho - CV e seus associados regionais: a Família do Norte - FDN. Os dados do Relatório mundial sobre drogas (2019), do Escritório das Nações Unidas para Drogas e Crime - UNODC, apontam uma produção mundial de cocaína de aproximadamente 1.976 toneladas no ano de 2018. Isso significa um aumento percentual de 25% em relação ao ano anterior. Colômbia, Bolívia e Peru são os países apontados no relatório como responsáveis por 60% da produção do total dessa droga. Ainda, segundo dados do Relatório, o ano de 2017 foi o com maior quantidade de apreensão de drogas já registrada no escritório. Cerca de 1.275 toneladas foram apreendidas no mundo inteiro. Mesmo assim, o registro do faturamento que movimentou o comércio de drogas no período chegou a 870 bilhões de dólares. A Fundação Oswaldo Cruz – FIOCRUZ, realizou o 3º Levantamento Nacional de Uso de Drogas no ano de 2017, constatando que 4,9 milhões de pessoas consumiram drogas pelo menos uma vez em 12 meses. Essa quantidade relata o percentual de 3,2% da população brasileira no período. Dessa quantidade, 3,1% usaram cocaína, com destaque para o uso nas capitais e regiões metropolitanas, quando comparados aos municípios menores.

CONCLUSÕES

O Brasil ainda ocupa posição de destaque em todas as atividades nas quais a economia da droga se alicerça. Os laboratórios clandestinos, a facilidade de acesso aos produtos de derivação da droga, a facilidade de lavagem do dinheiro proveniente do tráfico, bem como a posição geográfica estratégica como rota de saída internacional contribuem para que essa característica se mantenha presente até os dias atuais.

O que se observa como resultado da pesquisa é que as grandes extensões territoriais das fronteiras amazônicas, em conjunto com o baixo aparato de pessoal das forças de segurança pública presentes na região, dificultam o combate à prática criminosa do tráfico ilícito de drogas, se comparado à habilidade dos narcotraficantes em se articular logisticamente. Assim, verificou-se a necessidade de organização do Estado para que os vazios territoriais sejam ocupados por seus agentes devidamente capacitados, de forma específica, para atuar no combate ao tráfico na região amazônica. Por fim, cabe destacar a participação em toda essa engrenagem das populações locais que sobrevivem em meio às desigualdades sociais e ausência de políticas públicas que possibilitem que elas possam ter qualidade de vida e atenção do Estado e, assim, se mantenham fora da rede de articulação do tráfico de drogas.

ACKNOWLEDGMENTS

Agradeço a Deus e à minha família pelo apoio incondicional. Agradeço à Dra. Andrea Bittencourt pela paciência e por acreditar que a pesquisa era possível. Agradeço ao M. Sc. Roberto Magno Reis Netto por toda transmissão de conhecimento ao longo dos últimos 8 anos.

REFERENCES

- FBSP, Fórum Brasileiro de Segurança Pública. *Anuário Brasileiro de Segurança Pública 2014 a 2017*. Disponível em: https://www.forumseguranca.org.br/wpcontent/uploads/2018/09/FBSP_ABS_P_edicao_especial_estados_faccoes_2018.pdf. Acesso em 04 de abril de 2021.
- Fiocruz, Fundação Oswaldo Cruz. *III Levantamento Nacional de uso de drogas na população brasileira 2017*. Disponível em: <https://portal.fiocruz.br/noticia/pesquisa-revela-dados-sobre-o-consumo-de-drogas-no-brasil>. Acesso em 04 de abril de 2021.
- G1. *Pará tem se tornado uma nova rota para o tráfico internacional de drogas, segundo a PF*. Disponível em: <https://g1.globo.com/pa/para/noticia/2018/08/28/para-tem-se-tornado-uma-nova-rota-para-o-trafico-internacional-de-drogas-segundo-a-pf.ghtml>. Acesso em 06 de maio de 2019.
- IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Organização do território. Estrutura Territorial*. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/geociencias/organizacao-do-territorio/estrutura-territorial/24073-municipios-da-faixa-de-fronteira.html?=&t=sobre>. Acesso em 16 de setembro de 2020.
- IPEA, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. *Atlas da violência 2019*. Disponível em: http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/relatorio_institucional/190605_atlas_da_violencia_2019.pdf. Acesso em 04 de abril de 2021.
- Machado, L. O. *Ambigüidade entre o legal e o ilegal: Redes de tráfico de drogas ilícitas e território*. Disponível em: https://www.academia.edu/29983331/2009_AMBIGUIDADE_ENTRE_O_LEGAL_E_O_ILEGAL_REDES_DE_TR%C3%81FICO_DE_DROGAS_IL%C3%8DCITAS_E_TERRIT%C3%93RIO. Acesso em 11 de março de 2021.
- Minayo, M. C. de S (1999). *Pesquisa Social: Teoria, Método e Criatividade*. 14. ed. Petrópolis: Vozes.
- Netto, R. M. R. A empresa do tráfico de drogas e a proliferação da pobreza no Norte e Nordeste. Instituto Humanitas Unisinos. Disponível em: <https://www.ihu.unisinos.br/592354>. Acesso em: 04 de abril de 2021.
- UNODC, Escritório das Nações Unidas sobre Drogas e Crime. *Relatório Mundial sobre Drogas 2019*. Disponível em: https://www.unodc.org/lpo-brazil/pt/frontpage/2019/06/relatorio-mundial-sobre-drogas-2019_-35-milhes-de-pessoas-em-todo-o-mundo-sofrem-de-transtornos-por-uso-de-drogas--enquanto- apenas-1-em-cada-7-pessoas-recebe-tratamento.html. Acesso em 11 de março de 2021.

2.3 Artigo científico 3



ISSN: 2230-9926

Available online at <http://www.journalijdr.com>

IJDR

International Journal of Development Research

Vol. 11, Issue, 05, pp. 47216-47219, May, 2021

<https://doi.org/10.37118/ijdr.21881.05.2021>



RESEARCH ARTICLE

OPEN ACCESS

REFLEXOS DAS CONVENÇÕES E TRATADOS INTERNACIONAIS DA AVIAÇÃO CIVIL NA LEGISLAÇÃO DOS ESTADOS

Fábia Máximo Bezerra Borges^{1*}, Andrea Bittencourt Pires Chaves²
and Adrilayne dos Reis Araújo³

¹Mestranda do Programa de Pós-graduação em Segurança Pública, Universidade Federal do Pará (UFPA), Belém, PA, Brasil; ²Doutora em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido UFPA e Docente do Programa de Pós-graduação em Segurança Pública, Universidade Federal do Pará (UFPA), Belém, PA, Brasil; ³Mestre em Estatística USP e Docente do Programa de Pós-graduação em Segurança Pública, Universidade Federal do Pará (UFPA), Belém, PA, Brasil

ARTICLE INFO

Article History:

Received 21st February, 2021

Received in revised form

19th March, 2021

Accepted 03rd April, 2021

Published online 30th May, 2021

Key Words:

Aceitação, Adesão, Aprovação,
Ratificação, Tratado.

*Corresponding author:

Fábia Máximo Bezerra Borges

ABSTRACT

As relações internacionais podem ser definidas, segundo Portela (2012), como uma teia de laços entre pessoas naturais e jurídicas que perpassam as fronteiras nacionais. A pesquisa em foco demonstra que relacionamento internacional, que na percepção tradicional envolvia apenas os Estados, passou a abranger um rol variado de atores, incluindo também as empresas e os indivíduos, passando esse relacionamento internacional a figurar como um envolvimento multilateral. Por esse motivo, os procedimentos de segurança da aviação civil discutidos em âmbito internacional por meio de documentos elaborados em convenções e tratados internacionais da aviação civil, seguem regras que os definem como válidos internamente.

Copyright © 2021, Andressa Contarato et al. This is an open access article distributed under the Creative Commons Attribution License, which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited.

Citation: Fábia Máximo Bezerra Borges, Andrea Bittencourt Pires Chaves and Adrilayne dos Reis Araújo, 2021. "Reflexos das convenções e tratados internacionais da aviação civil na legislação dos estados", *International Journal of Development Research*, 11, (05), 47216-47219.

INTRODUCTION

O presente artigo é parte integrante do projeto de pesquisa do Programa de Pós-Graduação em Segurança Pública da Universidade Federal do Pará – UFPA. O projeto tem por objetivo principal identificar as vulnerabilidades dos procedimentos de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita e sua utilização no combate ao tráfico ilícito de drogas no Aeroporto Internacional de Belém – SBBE. Assim, foram traçados objetivos de estudo que possibilitassem entender as relações internacionais dos Estados e a construção das legislações que definem os procedimentos de segurança da aviação. No contexto dos tratados firmados entre as organizações da aviação civil é de suma importância que as vontades celebradas entre as partes possam ser conhecidas pelos usuários do transporte aéreo. Rezek (2011) destaca em sua obra que a sociedade internacional contemporânea vê cada um de seus integrantes ditar, no que lhe for prudente, as regras entre o direito internacional e o direito interno resultando que para cada Estado a constituição nacional, pilar do ordenamento jurídico, é a sede de determinação da estrutura da norma expressa em tratado.

MATERIAIS E METODOS

Foram utilizadas narrativas convencionais na presente pesquisa, adotando como metodologia a revisão da literatura reunindo fontes que abordem o tema, a fim de explorar-se os conceitos determinantes ao objeto de estudo. Os resultados obtidos foram extraídos de ambientes de acesso livre como publicações de órgãos oficiais, *websites* e publicações em livros. A sistemática do ensaio consistiu em descrever os conceitos encontrados na literatura disponível, contrastando as opiniões entre autores e organizando as informações obtidas a fim de fornecer embasamento teórico para o trabalho. [...] consideram existir dois tipos de revisão de literatura tendo em conta o objeto a que se destinam – Revisão básica e revisão avançada. (CORREIA e MESQUITA, 2014, p. 217-2018).

RESULTADOS E DISCUSSÃO

Correspondendo aos preceitos internacionais, o artigo 21, inciso I da Constituição Federal (1988) determina que compete à União manter

relações com Estados estrangeiros e participar de organizações internacionais. Desta forma, Machado (2013) ratifica que são atribuídas à União as competências de caráter internacional e que, em nome da República Federativa do Brasil, caberá a ela manter relações com países estrangeiros e participar das organizações internacionais. A Constituição do Brasil (1988) em seu artigo 49, inciso I, determina que “[...] é da competência exclusiva do Congresso Nacional resolver definitivamente sobre tratados, acordos ou atos internacionais que acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional” (BRASIL, 1988). Nesse contexto Machado (2013) traça o entendimento de que a União recebeu do constituinte a competência para manter relações com Estados estrangeiros e participar de organizações internacionais. Diante disso, é do Presidente da República, na condição de Chefe de Estado, a atribuição de manter relações com Estados estrangeiros, celebrando tratados, convenções e atos internacionais. Todavia, tais atos estão sujeitos ao referendo do Congresso Nacional, que o fará por meio de decreto legislativo, caso entenda que sejam compatíveis com os interesses nacionais. A Convenção de Viena (1969) caracteriza Tratado Internacional como um acordo firmado entre estados soberanos, na forma escrita juridicamente obrigatória e vinculante, regulado pelo Direito Internacional, consubstanciado em um único instrumento ou em dois ou mais instrumentos conexos e que a sua “ratificação”, “aceitação”, “aprovação” e “adesão” significam, conforme o caso, o ato internacional, assim denominado, pelo qual um Estado estabelece, no plano internacional, o seu consentimento em obrigar-se por um tratado (BRASIL, 2009).

Tratados, conforme Rezek (2011, p. 38), “[...] é todo acordo formal concluído entre pessoas jurídicas de direito internacional público, e destinado a produzir efeitos jurídicos [...]”. Ainda Rezek (2011, p. 40) “É acordo formal que se exprime com precisão em determinado momento histórico, e seu teor tem contornos bem definidos”. Já ratificação, Rezek (2011, p. 74) define que “[...] é ato unilateral com que o sujeito de direito internacional, signatário de um tratado, exprime definitivamente, no plano internacional, sua vontade de obrigar-se”. No entendimento de Machado (2013), no que concerne aos tratados internacionais no Brasil, pacificou-se o entendimento segundo o qual eles devem receber o mesmo tratamento de lei federal, visto que ao ingressar no ordenamento jurídico passam a ter *status* de norma infraconstitucional, não podendo violar a constituição. Porém nos termos da Emenda Constitucional nº 45 de 2004 os tratados sobre direitos humanos podem ingressar no nosso ordenamento pelo mesmo procedimento de elaboração de EC, a ela se equiparando. Rezek (2011, p. 89) afirma que “[...] O decreto legislativo exprime unicamente a aprovação. Não se promulga esse diploma quando o Congresso rejeita o tratado, caso em que cabe apenas a comunicação, mediante mensagem, ao Presidente da República”. O artigo 178 da CF (1988) determina que as leis devem observar os acordos firmados pela União e atender ao princípio da reciprocidade: “A lei disporá sobre a ordenação dos transportes aéreo, aquático e terrestre, devendo quanto à ordenação do transporte internacional, observar os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade” (BRASIL, 1988).

O legislador constituinte determinou em seus comandos que a lei deverá instruir da melhor forma a recepção dos acordos internacionais em matéria relativa a transportes a fim de garantir o desenvolvimento econômico do setor e a prestação dos serviços, porém preservando o controle administrativo da União. Segundo Rezek (2011), as relações estabelecidas entre o Estado e os indivíduos ou empresas fazem com que toda ordem jurídica interna seja marcada pela ideia de subordinação. No entanto, na ordem internacional não se tem uma mesma vertente uma vez que vigora a coordenação como princípio para presidir a convivência organizada entre tantas soberanias. As comunidades nacionais organizadas sob forma de Estados são centralizadas. O inverso ocorre com as comunidades internacionais onde não existe uma autoridade superior. No contexto das comunidades internacionais temos Estados que se organizam horizontalmente e procedem apenas de acordo com as normas jurídicas que tenham seu consentimento. A Teoria Dualista que encontrou no alemão Carl Heinrich Triepel e no italiano

Dionízio Anzilotti os maiores defensores da corrente, aduz que o direito de cada Estado e o direito internacional são sistemas completamente independentes e distintos de modo que sequer se faz necessário que haja sintonia entre a norma interna e a norma internacional (REZEK, 2011). A Teoria Monista defendida por Hans Kelsen apresenta-se dividida em duas correntes. Uma defende a unicidade da ordem jurídica sob o destaque do direito internacional, tendo o direito interno que se submeter a ele. A segunda corrente preconiza que o direito nacional de cada Estado é soberano e que a adoção dos preceitos do direito internacional trata-se de uma faculdade discricionária (REZEK, 2011).

As duas correntes merecem atenção na análise de como uma norma internacional deve ser considerada no plano jurídico de cada Estado soberano. Os dualistas enfatizam que as normas do direito internacional não têm validade no interior de cada Estado sem que este promova sua introdução no plano doméstico. Os monistas voltam-se para a perspectiva de que se instaure um dia a ordem única deixando latente a necessidade de os Estados resguardarem os princípios que regem o direito internacional. Já os monistas nacionalistas dão destaque à soberania de cada Estado e afirmam ser no texto da constituição onde há de se encontrar o exato grau de prestígio a ser atribuído às normas internacionais (REZEK, 2011). É nesse contexto que o direito dos tratados se apresenta como parte fundamental do direito das gentes. Rezek (2011, p. 35) assegura que “Parte fundamental do direito das gentes, o direito dos tratados apresentava até o romper do século XX uma consistência costumeira, assentada, entretanto, sobre certos princípios gerais, notadamente o *pacta sunt servanda* e o da boa-fé”. O início do século XX se destaca pela codificação do direito dos tratados, transformando suas regras antes baseadas nos costumes em regras convencionais, escritas e expressas no próprio texto dos tratados. Ademais, é nesse período que as organizações internacionais entram em cena como pessoas jurídicas de direito internacional capazes de pactuar no plano exterior. (ACCIOLY, 2010). Ainda segundo Accioly (2010), as organizações internacionais se multiplicaram na medida que se tomou consciência dos problemas especificamente internacionais, ante os quais são pouco efetivos os Estados, mesmo os mais poderosos, evidenciando-se, assim a necessidade de operação coordenada por parte dos Estados. Accioly (2010, p. 415) afirma que “Variam as organizações – globais e regionais – especializadas, que podem ser classificadas segundo seus objetivos seja preferencialmente econômico, cultural, social, judiciário, de comunicação, administrativo, de proteção ao meio ambiente ou tecnológico”.

Convenções Internacionais da aviação civil e a recepção pelo estado brasileiro: Em 23 de maio de 1969 a Convenção de Viena sobre o direito dos Tratados foi celebrada na presença de cento e dez Estados dos quais trinta e dois naquela data firmaram o documento. Somente em 27 de janeiro de 1980 a Convenção entrou em vigor quando o trigésimo quinto país firmou participação. O Brasil ratificou a Convenção em 25 de outubro de 2009, mais de quarenta anos depois de tê-la assinado por meio do Decreto-Lei nº 7.030 de 14 de dezembro de 2009 (BRASIL, 2009). Para Rezek (2011), o conceito de tratado é um acordo formal que exprime com precisão e teor bem definido a vontade das partes que ali convencionam constituindo coisa acabada. Consiste no término das negociações, não compreendendo, porém, a confirmação do compromisso e a sua entrada em vigor uma vez que não entrando em vigor haverá apenas um projeto concluído. Rezek, (2011, p. 127) assevera que “Embora sem emprego de linguagem direta, a constituição brasileira deixa claro que os tratados se encontram aqui sujeitos ao controle de constitucionalidade, a exemplo dos demais componentes infraconstitucionais do ordenamento jurídico.” A primeira Convenção Internacional que tratou sobre a aviação civil ocorreu em Paris no ano de 1919. Nesta convenção foram tratados aspectos técnicos, operacionais e organizacionais da aviação civil. Um dos pontos mais importantes da convenção foi a criação da Comissão Internacional de Navegação Aérea - CINA, que surgiu como primeira tentativa de regulamentar e viabilizar a aviação comercial (BRASIL, 1920). No ano de 1929, em Varsóvia, uma nova convenção tratou dos documentos que estipulavam as responsabilidades contratuais entre

passageiro e operador aéreo e que vigoram no contrato de viagem até os dias atuais, envolvendo o bilhete de passagem, a nota de bagagem (bagagem despachada) e o conhecimento aéreo (carga aérea) (BRASIL, 1931). Os Estados participantes da Convenção de Varsóvia e as autoridades da aviação civil presentes, basearam-se nas seguintes premissas para elaboração do texto da convenção: proteger as companhias aéreas internacionais de perdas catastróficas na ocorrência de um acidente, promover a segurança das companhias aéreas, promover a viabilidade do seguro de responsabilidade para as companhias aéreas internacionais, promover a uniformização dos termos e condições do transporte aéreo, assim como os outros meios de transporte e, por fim, promover a uniformização da lei internacional em caso de acidentes internacionais. Na década de 40 a aviação comercial já transportava passageiros por todo o mundo, mas ainda necessitava de regras padronizadas que garantissem segurança e confiabilidade do setor aos seus usuários. Assim, em 1944, durante a Convenção da Aviação Civil, na cidade de Chicago, a primeira organização da aviação civil foi criada com o objetivo de proceder todas as questões necessárias ao desenvolvimento ordenado da aviação (BRASIL, 1946). Segundo Ribeiro (2018), a convenção foi, à época, o centro das atenções dos investidores que viam na aviação comercial o seu potencial lucrativo e contou com a participação de representantes de 52 países. Em seu artigo 12 a Convenção de Chicago (1944) determinou que os Estados contratantes se comprometiam a assegurar que todas as suas aeronaves, ou as que fizessem uso de seu solo ou espaço aéreo, observassem o regulamento internacional sobre segurança da aviação civil e mantivessem sua própria legislação semelhante à instituída na Convenção. A partir de então, a legislação que tratava das operações e segurança do transporte aéreo passou a vigorar de forma uniforme a todos os países contratantes e participantes da organização que ali surgiu.

A Organização da Aviação Civil Internacional - OACI, criada durante a Convenção de Chicago (1944), é a agência especializada da Organização das Nações Unidas – ONU, responsável pela promoção do desenvolvimento seguro e ordenado da aviação civil mundial, por meio do estabelecimento de normas e regulamentos necessários para a segurança, eficiência e regularidade aérea, bem como para a proteção ambiental da aviação (ANAC, 2016). Com sede em Montreal, Canadá, a OACI é a principal organização governamental de aviação civil, sendo formada por 191 Estados-contratante e representantes da indústria e de profissionais da aviação. Cabe à OACI elaborar recomendações norteadoras à atuação das autoridades de aviação em todo o mundo e promover o desenvolvimento do transporte aéreo internacional, conforme expresso no artigo 44 da Convenção de Chicago (1944). A Convenção de 1944, em seu artigo 37, determinou, além disso, a obrigação de colaboração pelos Estados contratantes a fim de atingir a maior uniformidade possível em sua legislação interna, de forma a obter-se vantagens para a atividade. Para isto, a OACI emitiu documentos estabelecendo práticas e padrões sobre os diversos assuntos que compõem a aviação civil, hoje chamados “anexos”, em sua maior parte com o objetivo de estabelecer níveis mínimos de segurança. As convenções que versam sobre aviação civil, subsequentes à Convenção de Chicago, traziam uma espécie de aperfeiçoamento de todos os pontos definidos no documento de 1944. Na Convenção de Tóquio (1963), por exemplo, discutiu-se sobre as infrações e atos praticados a bordo de aeronaves. Foi durante essa convenção que surgiu a definição de apoderamento ilícito de aeronaves (BRASIL, 1969). Já a Convenção de Haia (1970), tratou da repressão ao apoderamento ilícito de aeronaves, pois surgia naquele momento, uma preocupação com a utilização do transporte aéreo como meio de hostilizar as nações políticas ou ideologicamente rivais (BRASIL, 2017). A Convenção de Montreal (1971), voltou-se ao assunto da repressão aos atos ilícitos contra a segurança da aviação civil, incluindo o apoderamento ilícito de aeronaves discutido na Convenção de Haia no ano anterior. O documento de Montreal foi promulgado considerando que os atos ilícitos contra a segurança da aviação civil colocavam em risco a segurança dos usuários e seus bens, afetavam a operação dos serviços e enfraqueciam a confiança de todas as pessoas na segurança da aviação. (BRASIL, 1973) Novamente em Montreal (1991), os Estados membros da OACI reuniram-se para discutir sobre a marcação dos explosivos plásticos

para fins de detecção. Foi solicitado aos Estados que medidas eficazes impedissem a fabricação, bem como a entrada em seus territórios, de explosivos sem marcação, além de tratar do Programa de Auditoria de Segurança da OACI, implementado com o objetivo de promover a segurança da aviação civil, auditando regularmente os estados contratantes para verificar a prática das normas de segurança da aviação civil estabelecidas pela organização (BRASIL, 2001).

Ocorre que o destaque ao tema segurança da aviação civil é incorporado mundialmente por usuários ou não do transporte aéreo, e em seu conceito mais completo, após o marco divisor de águas da segurança da aviação, que foram os ataques terroristas de 11 de setembro de 2001, nos Estados Unidos da América (BEZERRA; AGNOLETTI, 2020). Os ataques serviram para impulsionar um novo olhar sobre as ameaças contra a aviação e evidenciaram a vulnerabilidade da segurança frente a inexistência de uma política comum, servindo como marco histórico para implementação de rígidas medidas de segurança no combate à prática de atos de interferência ilícita na aviação civil. De tal modo, os anos seguintes foram de intensa readequação da segurança da aviação civil. Buscou-se uma legislação moderna que seguisse os parâmetros legais estabelecidos pelas agências internacionais a fim de proporcionar aos usuários do transporte aéreo a sensação de uniformidade nas tratativas de ameaças ao setor (BEZERRA; AGNOLETTI, 2020). Durante esse período o Brasil tinha como órgão regulador o Departamento da Aviação Civil - DAC e, como Estado membro da OACI, precisou atualizar sua legislação. Desta forma, em 24 de setembro de 2003, o Comando da Aeronáutica aprovou a Instrução do Comando da Aeronáutica – ICA 58-53, que instituiu o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil - PNAVSEC. A partir de então, o PNAVSEC e outros documentos, passaram a regulamentar as matérias que tratavam sobre segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita no Brasil, como por exemplo: Instrução da Aviação Civil - IAC, portarias, resoluções e diretrizes da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC e os Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBAC. O PNAVSEC foi elaborado frente a necessidade de fazer com que as normas internacionais sobre segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita fossem legalmente válidas no Brasil. O programa trata de todos os elos que envolvem a segurança AVSEC de forma a padronizar os procedimentos que se mostram necessários para manter um alto nível de confiabilidade no Sistema da Aviação Civil. (BRASIL, 2010). As revistas realizadas em aeroportos brasileiros são reguladas por meio desses documentos, todos fundamentados no Anexo 17 do documento 7.300 da OACI, e disciplinam os procedimentos de segurança da aviação civil em aeroportos como a busca pessoal, revista corporal, vestual e em demais objetos, devendo ser realizadas por um policial aeroportuário ou Agente de Proteção da Aviação Civil - APAC.

CONCLUSÕES

Para que o desenvolvimento da aviação civil comercial e as regras necessárias à sua segurança fossem aceitas, os Estados, as empresas aéreas e a administração aeroportuária precisavam cooperar tecnicamente, seja essa cooperação normativa, papel do Estado, ou de cunho comercial, papel das companhias aéreas e das administrações aeroportuárias. Por esse motivo, os procedimentos de segurança da aviação civil discutidos em âmbito internacional por meio de documentos elaborados em convenções e tratados internacionais da aviação civil, seguem regras que os definem como válidos internamente. Uma vez que, posta a constituição em confronto com a norma pactuada, é natural que se preserve a autoridade da lei fundamental do Estado. Como exemplo, a Resolução 515 da ANAC, prevê normas que são adotadas com o intuito de evitar um ato ou atentado que coloque em risco a segurança da aviação civil e o transporte aéreo das pessoas, patrimônio, bens e instalações relacionadas com a aviação civil ou com a operação de aeroportos e aeronaves (BRASIL, 2019). Constatou-se, também, que a vigência diferida dos tratados que versam sobre aviação permite que o tratado, seja ele promulgado ou mediante ato análogo, seja levada ao conhecimento no interior dos Estados pactuantes para que possam

viger internamente no mesmo momento em que comece a viger internacionalmente.

ACKNOWLEDGMENTS

Agradeço a Deus e à minha família pelo apoio incondicional. Agradeço à Dra. Andrea Bittencourt pela paciência e por acreditar que a pesquisa era possível. Agradeço ao M. Sc. Roberto Magno Reis Netto por toda transmissão de conhecimento ao longo dos últimos 8 anos. Agradeço ao M. Sc. Fernando César Louzada por enxergar em mim o mesmo amor que lhe é característico pelo tema da aviação.

REFERENCES

- Accioly, H (2010). Manual de Direito Internacional. 18. Ed. São Paulo: Saraiva.
- ANAC, Agência Nacional de Aviação Civil. Organização da Aviação Civil Internacional. Disponível em: https://www.anac.gov.br/A_Anac/internacional/organismos-internacionais/organizacao-da-aviacao-civil-internacional-oaci. Acesso em: 11 de janeiro de 2020.
- Bezerra, C. S.; Agnoletto, G. C (2020). Segurança Aeroportuária e Fronteiras. 1. Ed. Rio de Janeiro: Posteridade.
- Brasil (1920). Decreto nº 13.990 de 12 de janeiro de 1920. Promulga o Tratado de Paz entre os países aliados, associados e o Brasil de um lado e de outro a Alemanha, assinado em Versailles em 28 de junho de 1919. Rio de Janeiro, RJ.
- Brasil (1931). Decreto nº 20.704 de 24 de novembro de 1931. Promulga a Convenção de Varsóvia, para a unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional. Rio de Janeiro, RJ.
- Brasil (1946). Decreto nº 21.713 de 27 de agosto de 1946. Promulga a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, concluída em Chicago a 7 de dezembro de 1944 e firmado pelo Brasil, em Washington, a 29 de maio de 1945. Rio de Janeiro, RJ.
- Brasil (1969). Decreto-Lei nº 479 de 27 de fevereiro de 1969. Aprova a Convenção sobre infrações e outros atos cometidos a bordo de aeronaves, assinada em Tóquio, a 14 de setembro de 1963. Brasília.
- Brasil (1973). Decreto nº 72.383 de 20 de junho de 1973. Promulga a Convenção para a Repressão aos Atos ilícitos Contra a Segurança da Aviação Civil. Brasília.
- Brasil (1988). Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado Federal.
- Brasil (2001). Decreto nº 4.021 de 19 de novembro de 2001. Promulga a Convenção sobre a Marcação de Explosivos Plásticos para Fins de Detecção. Brasília, DF.
- Brasil (2009). Decreto-Lei nº 7.030 de 14 de dezembro de 2009. Promulga a Convenção de Viana sobre o direito dos tratados, concluída em 23 de maio de 1969, com reservas aos artigos 25 e 26. Brasília, DF.
- Brasil (2010). Decreto nº 7168 de 05 de maio de 2010. Dispõe sobre o programa nacional de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita (PNAVSEC). Brasília, DF.
- Brasil (2017). Decreto nº 9.039 de 27 de abril de 2017. Promulga a Convenção sobre a Obtenção de Provas no Estrangeiro em Matéria Civil ou Comercial, firmada em Haia, em 18 de março de 1970. Brasília, DF.
- Brasil (2020). Agência nacional de aviação civil. Resolução 515 de 08 de maio de 2019. Modificado em 06 de novembro de 2020. Dispõe sobre os procedimentos de inspeção de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita nos aeroportos e dá outras providências. Brasília, DF.
- Correia, A. M. R.; Mesquita, A (2014). Mestrados e Doutoramentos. 2. Ed. Porto: Vida Economica Editorial.
- Machado, A. C.da C.(org.); Ferraz, A. C.da C. (coord.) (2013). Constituição Federal Interpretada: artigo por artigo, parágrafo por parágrafo. 4. Ed. Barueri: Manole.
- Portela, P. H. G (2012). Direito Internacional Público e Privado: incluindo noções de direitos humanos e direito comunitário. 4. Ed. Salvador: JusPODIVM.
- Rezek, F (2011). Direito Internacional Público: Curso Elementar. 13. Ed. São Paulo: Saraiva.
- Ribeiro, L (2018). História da Aviação Civil e Origem do Setor de Transportes Aéreos no Brasil.2018, Monografia, 63p. (Graduação em Ciências Aeronáuticas). Universidade do Sul de Santa Catarina. Tubarão, SC, Brasil.

2.4 Artigo científico 4

internacional diário de desenvolvimento investigação

Movimento de passageiros, aeronaves e cargas do SBBE e as operações de combate ao tráfico de drogas

*Fábia Máximo Bezerra Borges; **Andrea Bittencourt Pires Chaves; ***Francisco Bismarck Borges Filho.

*Mestra em Segurança Pública IFCH/UFGA. **Doutora em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido UFGA e professora do Programa de pós-graduação em Segurança Pública IFCH/UFGA. *** Graduado em Direito CCJ/UNIFOR e especialista em Sociedade, Gestão e Segurança Pública IFCH/UFGA.

DOIS: 10. 37118/ijdr. X.X.2020.pXXXX

<https://doi.org/10.37118/ijdr.xxxx.XX.2020>

Resumo- O modal aéreo sempre esteve presente como uma das formas de transporte de drogas utilizadas pelo narcotráfico. Os aeroportos da Região Norte ganham destaque nesse cenário em virtude da proximidade com a maior região produtora de drogas do mundo, seja esta a região dos países andinos. Considerada como uma das atividades mais lucrativas do mundo, o tráfico de drogas ultrapassa limites territoriais e fronteiras em busca do lucro. Os aeroportos, como zona de ligação, não poderiam ficar de fora. Em razão disso, o presente artigo sugere uma breve análise das apreensões de drogas no Aeroporto Internacional de Belém- SBBE, bem como faz um estudo de como as informações sobre a movimentação de cargas, passageiros e aeronaves podem influenciar as forças de segurança pública que atuam na região sobre a necessidade de implementação de inteligência no combate ao tráfico de drogas utilizando-se do modal aéreo.

Termos de Índice- Amazônia, aeroportos, carga, drogas, movimento.

I. INTRODUÇÃO

O narcotráfico se estabelece como um dos mais complexos problemas sociais do mundo. Por esse motivo, o combate à sua prática se torna demasiadamente complicado uma vez que são nas vulnerabilidades das populações menos privilegiadas que as redes do tráfico se solidificam, aproveitando-se dos graves problemas presentes. Por apresentar exatamente as características de uma população pouco assistida pelo poder público e uma geografia de difícil contenção do fluxo da droga, a região amazônica tomou-se um dos corredores de entrada e escoamento de drogas mais importantes do Brasil. Nesse contexto de destaque, os aeroportos surgem como meio de ligação entre regiões ou países, onde as redes do tráfico precisam alcançar ou manter-se. Nos últimos 5 anos, a ligação direta entre o Aeroporto internacional de Belém e os continentes Norte Americano e Europeu pode facilitar a rota de escoamento da droga produzida nos países andinos.

O presente artigo é parte integrante do projeto de pesquisa do Programa de Pós-Graduação em Segurança Pública da Universidade Federal do Pará – UFGA. O projeto tem por objetivo principal identificar as vulnerabilidades dos procedimentos de segurança contra o tráfico ilícito de drogas no Aeroporto Internacional de Belém – SBBE, mirando a construção de mecanismos de ajuda no combate à prática desse ilícito. Diante da necessidade de estabelecer um estudo sobre a movimentação de cargas, passageiros e aeronaves no Aeroporto Internacional de Belém com a finalidade de subsidiar a pesquisa, foram pesquisados o movimento operacional dos aeroportos administrados pela Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero, bem como analisados os dados fornecidos pela Polícia Federal do Pará sobre as apreensões de drogas nesse ambiente nos anos de 2015 a 2019.

II. MATERIAIS E MÉTODOS

Como metodologia foi utilizada a pesquisa quantitativa, por meio da análise de dados obtidos do Anuário Operacional 2018 da Infraero, de ambientes de acesso livre no site da empresa, bem como de relatórios de órgãos oficiais de segurança pública, como a Polícia Federal, fornecidos por meio de endereço eletrônico. O recorte temporal foi dos anos de 2014 a 2019 em virtude de exatamente nesse período novos voos internacionais terem sido inaugurados no aeroporto de Belém. O lócus da presente pesquisa foram os Aeroportos administrados pela Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero, com enfoque no comparativo entre a movimentação operacional dos dois principais aeroportos Internacionais da Região Norte, Aeroporto Val-de-Cans/Júlio César Ribeiro, em Belém do Pará e Aeroporto Eduardo Gomes, em Manaus, Estado do Amazonas.

III. RESULTADOS E DISCUSSÕES

Por meio da análise dos dados obtidos junto à empresa administradora da infraestrutura aeroportuária no município de Belém, INFRAERO, podemos verificar que no período compreendido entre os anos de 2014 a 2018, houve uma queda significativa no movimento de aeronaves (pousos + decolagens) no SBBE nos primeiros três anos com tímido aumento de 2,9% em 2018, com relação ao ano anterior.

internacional diário de desenvolvimento investigação

Tabela 1. Movimento anual de aeronaves no SBBE de 2014 a 2018.

MOVIMENTO ANUAL DE AERONAVES NO SBBE (POUSOS + DECOLAGENS)								
Ano	Regular		Não Regular			Total	Var. % Anual	Part. na Rede %
	Doméstico	Internacional	Doméstico	Internacional	Executiva/General			
2014	39.711	816	5.861	63	8.767	55.218	-	3,40
2015	37.961	1.089	6.501	53	6.035	51.639	-6,48	3,46
2016	28.266	1.342	4.884	82	5.847	40.421	-21,72	3,12
2017	26.237	1.055	4.809	69	5.590	37.760	-6,58	2,97
2018	26.829	1.296	5.052	59	5.620	38.856	2,90	3,01

Fonte: Elaborado pela autora com dados obtidos do Anuário Estatístico Operacional da Infraero, 2019.

Com relação ao movimento de passageiros, esse acompanhou a queda do movimento de aeronaves nos três primeiros anos do período observado, porém em percentuais menores e com recuperação mais acelerada. No ano de 2018 o aumento no movimento de passageiros atingiu o percentual de 6,31% em relação ao ano anterior.

Tabela 2. Movimento anual de passageiros no SBBE de 2014 a 2018.

MOVIMENTO ANUAL DE PASSAGEIROS NO SBBE (EMBARCADOS + DESEMBARCADOS)								
Ano	Regular		Não Regular			Total	Var. % Anual	Part. na Rede %
	Doméstico	Internacional	Doméstico	Internacional	Executiva/General			
2014	3.700.791	92.347	60.197	989	36.467	3.890.791	-	4,62
2015	3.514.519	108.855	63.296	614	27.477	3.714.761	-4,52	4,42
2016	3.056.968	139.730	58.258	3.186	24.371	3.282.513	-11,64	4,13
2017	3.087.439	127.705	77.039	4.256	15.378	3.311.817	0,89	4,02
2018	3.295.931	171.986	41.823	914	10.149	3.520.803	6,31	4,17

Fonte: Elaborado pela autora com dados obtidos do Anuário Estatístico Operacional da Infraero, 2019.

A movimentação de carga despachada desacompanhada obteve índices de queda considerados altos nos três primeiros anos do período observado, porém com recuperação de 10,74% no ano seguinte voltando a cair 0,77% no ano consequente.

Tabela 3. Movimento anual de carga aérea e correios no SBBE de 2014 a 2018.

MOVIMENTO ANUAL DE CARGA AÉREA E CORREIOS NO SBBE (CARREGADA + DESCARREGADA + TRÂNSITO)							
Ano	Regular		Não Regular		Total	Var. % Anual	Part. na Rede %
	Doméstico	Internacional	Doméstico	Internacional			
2014	31.844	577	4.688	0	37.108	-	8,06
2015	27.415	971	565	77	29.028	-21,77	7,40
2016	20.070	1.080	1.211	5	22.365	-22,95	6,28
2017	23.148	1.065	531	24	24.767	10,74	6,69
2018	22.624	1.449	500	5	24.578	-0,77	6,15

Fonte: Elaborado pela autora com dados obtidos do Anuário Estatístico Operacional da Infraero, 2019.

internacional diário de desenvolvimento investigação

Dos 53 aeroportos administrados pela Empresa Pública Infraero, o SBBE encerrou o ano de 2018 entre os 10 aeroportos com maior movimentação de passageiros do país ocupando a 5ª posição na empresa. Observa-se que o SBEG ocupou a 9ª posição no ranking mesmo com um movimento de aeronaves superior ao SBBE, como pode ser observado na tabela seguinte.

Tabela 4. Ranking por Movimento de Passageiros nos Aeroportos Infraero no ano de 2018.

RANKING POR MOVIMENTO DE PASSAGEIROS						
Posição	Sigla	Doméstico	Intemacional	Total	Partic. Rede % *	Freq. Ac. % **
1	SBSP	22.125.205	507	22.125.712	26,21	26,21
2	SBRJ	9.206.052	7	9.206.059	10,91	37,12
3	SBRF	7.883.284	539.282	8.422.566	9,98	47,09
4	SBCT	6.231.787	78.626	6.310.413	7,48	54,57
5	SBBE	3.347.732	173.071	3.520.803	4,17	58,74
6	SBGO	3.224.837	0	3.224.837	3,82	62,56
7	SBVT	3.096.046	31	3.096.077	3,67	66,23
8	SBCY	3.032.149	0	3.032.149	3,59	69,82
9	SBEG	2.695.848	131.767	2.827.615	3,35	73,17
10	SBFI	2.221.827	120.662	2.342.489	2,77	75,94
11	SBMO	2.174.651	17.911	2.192.562	2,60	78,54
12	SBNF	1.861.500	47.476	1.908.976	2,26	80,80
13	SBSL	1.597.966	38	1.598.004	1,89	82,69
14	SBCG	1.577.319	1.266	1.578.585	1,87	84,56
15	SBJP	1.411.280	3.616	1.414.896	1,68	86,24
16	SBAR	1.191.891	2	1.191.893	1,41	87,65
17	SBUL	1.134.050	100	1.134.150	1,34	89,00
18	SBTE	1.073.570	0	1.073.570	1,27	90,27
19	SBLO	977.254	0	977.254	1,16	91,42
20	SBPV	828.136	3	828.139	0,98	92,41
21	SBPJ	675.967	4	675.971	0,80	93,21
22	SBJU	563.895	0	563.895	0,67	93,87
23	SBMQ	546.030	0	546.030	0,65	94,52
24	SBJV	486.023	0	486.023	0,58	95,10
25	SBPL	483.588	8	483.596	0,57	95,67
26	SBSN	473.817	1	473.818	0,56	96,23
27	SBMT	341.531	12.642	354.173	0,42	96,65
28	SBBV	309.094	110	309.204	0,37	97,02
29	SBRB	308.721	0	308.721	0,37	97,38
30	SBIZ	285.370	0	285.370	0,34	97,72
31	SBMA	279.975	0	279.975	0,33	98,05
32	SBMK	225.038	14	225.052	0,27	98,32

internacional diário de desenvolvimento investigação

33	SBBH	205.067	548	205.615	0,24	98,56
34	SBJR	197.323	22	197.345	0,23	98,80
35	SBKG	168.278	0	168.278	0,20	99,00
36	SBME	149.622	0	149.622	0,18	99,17
37	SBCJ	124.933	0	124.933	0,15	99,32
38	SBHT	100.342	0	100.342	0,12	99,44
39	SBUR	77.017	0	77.017	0,09	99,53
40	SBCZ	76.451	0	76.451	0,09	99,62
41	SBTT	67.252	135	67.387	0,08	99,70
42	SBSJ	37.772	503	38.275	0,05	99,75
43	SBPK	33.799	94	33.893	0,04	99,79
44	SBTF	33.594	0	33.594	0,04	99,83
45	SBBI	31.644	10	31.654	0,04	99,86
46	SBCR	31.112	183	31.295	0,04	99,90
47	SBUG	21.509	0	21.509	0,03	99,93
48	SBPR	21.382	0	21.382	0,03	99,95
49	SBUF	13.161	0	13.161	0,02	99,97
50	SBPB	11.440	0	11.440	0,01	99,98
51	SBJC	11.006	0	11.006	0,01	99,99
52	SBPP	3.553	192	3.745	0,00	100,00
53	SBBG	1.351	95	1.446	0,00	100,00

*Participação percentual do aeroporto em relação a rede Infraero

** Frequência Acumulada das participações de percentuais.

Obs.: Movimento de Passageiros embarcados + desembarcados

Fonte: Elaborado pela autora com dados obtidos do Anuário Estatístico Operacional da Infraero, 2019.

Na análise da movimentação de aeronaves, o aeroporto ocupou a posição de 11º no ranking nacional. A diferença entre o SBBE e o SBEG na frequência acumulada das participações de percentuais é de 3,01%. Porém, quando observados apenas a movimentação de aeronaves internacionais, o SBEG opera quase o triplo de voos em comparação ao SBBE.

Tabela 5. Ranking por Movimento de Aeronaves nos Aeroportos Infraero no ano de 2018.

RANKING POR MOVIMENTO DE AERONAVES						
Posição	Sigla	Doméstico	Intemacion al	Total	Partic . Rede % *	Freq. Ac. % **
1	SBSP	222.051	247	222.298	17,24	17,24
2	SBRJ	100.109	35	100.144	7,77	25,01
3	SBR	75.107	3.659	78.766	6,11	31,12
4	SBMT	72.376	0	72.376	5,61	36,73
5	SBGO	66.800	55	66.855	5,18	41,91
6	SBCT	62.446	2.237	64.683	5,02	46,93

internacional diário de desenvolvimento investigação

7	SBJR	63.717	33	63.750	4,94	51,87
8	SBCY	48.323	83	48.406	3,75	55,63
9	SBVT	42.171	153	42.324	3,28	58,91
10	SBEG	35.006	4.193	39.199	3,04	61,95
11	SBBE	37.355	1.501	38.856	3,01	64,96
12	SBBH	38.565	102	38.667	3,00	67,96
13	SBBI	28.068	38	28.106	2,18	70,14
14	SBUL	24.465	28	24.493	1,90	72,04
15	SBME	23.596	0	23.596	1,83	73,87
16	SBLO	22.915	64	22.979	1,78	75,66
17	SBNF	22.345	552	22.897	1,78	77,43
18	SBFI	19.396	2.240	21.636	1,68	79,11
19	SBCG	19.029	328	19.357	1,50	80,61
20	SBPR	18.975	56	19.031	1,48	82,09
21	SBSL	18.705	28	18.733	1,45	83,54
22	SBMO	18.343	205	18.548	1,44	84,98
23	SBJP	14.236	127	14.363	1,11	86,09
24	SBPV	13.964	9	13.973	1,08	87,17
25	SBTE	13.817	6	13.823	1,07	88,25
26	SBPJ	12.878	36	12.914	1,00	89,25
27	SBAR	12.077	38	12.115	0,94	90,19
28	SBSN	10.541	23	10.564	0,82	91,01
29	SBSJ	9.986	196	10.182	0,79	91,80
30	SBJU	8.524	0	8.524	0,66	92,46
31	SBMQ	8.314	97	8.411	0,65	93,11
32	SBMK	8.071	8	8.079	0,63	93,74
33	SBJV	7.218	2	7.220	0,56	94,30
34	SBJC	7.084	2	7.086	0,55	94,85
35	SBRB	6.891	32	6.923	0,54	95,38
36	SBMA	6.821	14	6.835	0,53	95,91
37	SBPL	5.869	76	5.945	0,46	96,37
38	SBUR	5.878	20	5.898	0,46	96,83
39	SBBV	4.796	433	5.229	0,41	97,24
40	SBCZ	5.135	4	5.139	0,40	97,64
41	SBIZ	4.858	4	4.862	0,38	98,01
42	SBCJ	3.904	0	3.904	0,30	98,32
43	SBKG	3.444	0	3.444	0,27	98,58
44	SBHT	3.339	1	3.340	0,26	98,84
45	SBTF	3.152	8	3.160	0,25	99,09
46	SBTT	2.648	36	2.684	0,21	99,30
47	SBPP	2.373	148	2.521	0,20	99,49
48	SBCR	1.641	63	1.704	0,13	99,62
49	SBPK	1.504	70	1.574	0,12	99,75
50	SBPB	1.559	0	1.559	0,12	99,87

internacional diário de desenvolvimento investigação

51	SBUF	752	0	752	0,06	99,92
52	SBUG	638	0	638	0,05	99,97
53	SBBG	309	29	338	0,03	100,00

* Participação percentual do aeroporto em relação a rede Infraero

** Frequência Acumulada das participações de percentuais.

Obs.: Movimento de Aeronaves de pousos + decolagens

Fonte: Elaborado pela autora com dados obtidos do Anuário Estatístico Operacional da Infraero, 2019.

Quanto à movimentação de carga despachada desacompanhada, o SBBE ficou com a 6ª posição no cenário nacional. Dentre os aeroportos administrados pela Infraero, o SBEG ocupa o 1º lugar em movimentação de carga do país.

Tabela 6. Ranking por Movimento de Carga Aérea + Correios nos Aeroportos Infraero no ano de 2018.

RANKING POR MOVIMENTO DE CARGA AÉREA + CORREIOS (T)						
Posição	Sigla	Doméstico	Internacional	Total	Partic. Rede % *	Freq. Ac. % **
1	SBEG	89.053	25.619	114.671	28,71	28,71
2	SBSP	51.521	0	51.521	12,9	41,6
3	SBRF	39.764	10.682	50.446	12,63	54,23
4	SBCT	20.280	18.860	39.140	9,8	64,03
5	SBVT	24.616	1.001	25.618	6,41	70,44
6	SBBE	23.124	1.454	24.578	6,15	76,59
7	SBGO	14.836	0	14.836	3,71	80,31
8	SBCY	8.595	0	8.595	2,15	82,46
9	SBRJ	6.680	0	6.680	1,67	84,13
10	SBSL	6.503	0	6.503	1,63	85,76
11	SBTE	5.071	0	5.071	1,27	87,03
12	SBCG	4.940	0	4.940	1,24	88,26
13	SBJP	4.378	0	4.378	1,1	89,36
14	SBNF	3.882	290	4.172	1,04	90,4
15	SBSN	3.918	0	3.918	0,98	91,39
16	SBMQ	3.561	0	3.561	0,89	92,28
17	SBPV	3.378	0	3.378	0,85	93,12
18	SBMO	3.139	1	3.140	0,79	93,91
19	SBPJ	2.888	0	2.888	0,72	94,63
20	SBAR	2.689	0	2.689	0,67	95,3
21	SBPL	988	1.346	2.335	0,58	95,89
22	SBMT	2.018	88	2.106	0,53	96,42
23	SBUL	1.928	0	1.928	0,48	96,9
24	SBLO	1.803	0	1.803	0,45	97,35
25	SBJU	1.567	0	1.567	0,39	97,74
26	SBJV	1.503	0	1.503	0,38	98,12
27	SBRB	1.493	0	1.493	0,37	98,49
28	SBBV	1.238	0	1.238	0,31	98,8
29	SBMA	1.027	0	1.027	0,26	99,06
30	SBFI	753	9	762	0,19	99,25

internacional diário de desenvolvimento investigação

31	SBIZ	730	0	730	0,18	99,43
32	SBCJ	511	0	511	0,13	99,56
33	SBKG	462	0	462	0,12	99,68
34	SBMK	340	0	340	0,09	99,76
35	SBHT	222	0	222	0,06	99,82
36	SBCZ	194	0	194	0,05	99,87
37	SBTT	116	0	116	0,03	99,89
38	SBTF	101	0	101	0,03	99,92
39	SBUR	91	0	91	0,02	99,94
40	SBCR	76	0	76	0,02	99,96
41	SBPB	44	0	44	0,01	99,97
42	SBUG	43	0	43	0,01	99,98
43	SBJC	27	0	27	0,01	99,99
44	SBPK	23	0	23	0,01	100
45	SBUF	9	0	9	0	100
46	SBBH	4	0	4	0	100
47	SBME	4	0	4	0	100
48	SBSJ	1	0	1	0	100
49	SBBG	0	0	0	0	100
50	SBBI	0	0	0	0	100
51	SBJR	0	0	0	0	100
52	SBPP	0	0	0	0	100
53	SBPR	0	0	0	0	100

*Participação percentual do aeroporto em relação a rede Infraero

**Frequência Acumulada das participações de percentuais.

Obs.: Movimento em t (Carregada + Descarregada + Trânsito)

Fonte: Elaborado pela autora com dados obtidos do Anuário Estatístico Operacional da Infraero, 2019.

Muito embora a análise tenha apontado um decréscimo no número de passageiros e de voos, considerando voos nacionais e internacionais, no SBBE, quando analisamos somente as chegadas e partidas internacionais, o cenário é diferente.

A movimentação de aeronaves (pousos + decolagens) com voos internacionais, no período de 2014 a 2018, apresentou crescimento ano após ano. Na mesma constante, seguiu o movimento de passageiros internacionais, com números que chegam a somar quase o dobro entre o primeiro ano avaliado e o último. Quando tratamos da análise da carga aérea, os dados disponíveis demonstram números quase três vezes maior na comparação entre 2014 e 2018.

A análise revelou o crescimento vertiginoso na escolha, pelos usuários do transporte aéreo, do Aeroporto Internacional de Belém como porta de saída internacional. Por esse motivo, faz-se necessário voltar as atenções à possibilidade de que o SBBE esteja na rota de saída internacional do tráfico de drogas na Região Amazônica, sendo necessário a adoção de medidas que previnam a prática de condutas criminosas, em destaque o tráfico ilícito de drogas.

O Aeroporto Internacional de Manaus - Eduardo Gomes, destaca-se no cenário nacional como o segundo aeroporto que mais apreende drogas no Brasil, ficando atrás somente do Aeroporto de Guarulhos – GRU *Airport*, segundo informações da Polícia Federal. Tal destaque relaciona-se pela posição geográfica na qual o aeroporto encontra-se inserido e pela proximidade com a maior região produtora de cocaína do mundo.

Não obstante o aumento do movimento operacional de passageiros internacionais no SBBE em substituição à utilização da saída internacional pelo SBEG, a Polícia Federal não realizou nenhuma operação de combate ao crime de tráfico de drogas no SBBE. Foram fornecidos pela PF dados informando a quantidade de apreensões de drogas nos últimos 5 anos, no entanto tais apreensões deram-se em virtude de procedimentos aleatórios de fiscalização, segundo informações do órgão.

Quadro 2. Apreensões de drogas no SBBE no período de 2015 a 2019.

ANO	NÚMERO DE PROCEDIMENTOS	QUANTIDADE DE DROGA APREENDIDA
2015	3	10,9 kg
2016	3	32,9 kg
2017	5	54,2 kg
2018	2	3,2 kg
2019	1	3,5 kg

Fonte: Elaborado pela autora com dados fornecidos pela PF, 2019.

Considerando o crescimento do número de passageiros internacionais no SBBE, aliado ao decréscimo do número de passageiros internacionais no SBEG, aeroporto que historicamente apreende drogas em grande quantidade no país, considerando, ainda, o posicionamento geográfico e as opções de saídas internacionais pelo SBBE, se verificou a necessidade de implementação de medidas específicas de combate a diversas práticas criminosas no âmbito desses aeroportos, em especial abordagem no presente estudo, o tráfico ilícito de drogas.

IV. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A atividade de inteligência no combate à prática do crime de tráfico ilícito de drogas tem se mostrado, nos últimos anos, como sendo a forma mais efetiva de ação. Baseado no que pode ser verificado no presente estudo, a implementação de medidas adicionais de segurança nos aeroportos seriam efetivas na guerra contra o tráfico somente se pensadas em conjunto com a implementação da inteligência. O estudo da movimentação operacional, bem como da população que vem utilizando o Aeroporto Internacional de Belém como rota de saída internacional, é fundamental para que se obtenha um desenho dessa relação e se possa mapear o *modus operandi* dos criminosos. O Brasil ocupa posição de destaque em todas as atividades nas quais a economia da droga se alicerça. A posição geográfica estratégica como rota de saída internacional contribui para que essa característica se mantenha e ganhe destaque nos aeroportos da Região Norte.

O resultado da pesquisa permite observar que as extensões continentais da Região Amazônica, a zona de fronteira com países produtores de drogas, a facilidade de escoamento da droga tanto pelos rios quanto pelo modal aéreo, aliado ao baixo aparato das forças de segurança pública presentes na região e da inexistência de operações de combate ao tráfico ilícitos de drogas partindo do Aeroporto internacional de Belém pode estar influenciando a busca desse aeroporto como rota de saída.

Dessa forma, o aumento do movimento operacional no Aeroporto Internacional de Belém merece atenção das autoridades de Segurança Pública. necessita.

AGRADECIMENTO

Agradeço a Deus e à minha família pelo apoio incondicional.

REFERÊNCIAS

- FEDERAL, Polícia. **PF combate tráfico internacional de drogas no Pará.** Disponível em: <https://www.gov.br/pf/pt-br/assuntos/noticias/2021/02/pf-combate-trafico-internacional-de-drogas-no-para>. Acesso em 12 de fevereiro de 2021.
- G1. **Pará tem se tornado uma nova rota para o tráfico internacional de drogas, segundo a PF.** Disponível em: <https://g1.globo.com/pa/para/noticia/2018/08/28/para-tem-se-tornado-uma-nova-rota-para-o-trafico-internacional-de-drogas-segundo-a-pf.ghtml>. Acesso em 06 de maio de 2019.
- IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Organização do território. Estrutura Territorial.** Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/geociencias/organizacao-do-territorio/estrutura-territorial/24073-municipios-da-faixa-de-fronteira.html?=&t=sobre>. Acesso em 16 de setembro de 2020.
- INFRAERO. **Aeroporto Internacional de Belém. Voos on line.** Disponível em: <http://www4.infraero.gov.br/aeroportos/aeroporto-internacional-de-belem-val-de-cans-julio-cezar-ribeiro/voos-online/>. Acesso em: março de 2020.
- INFRAERO. **Anuário Estatístico Operacional 2018.** Brasília: Infraero Educação, 2019.
- INFRAERO. **Manual do curso de gerenciamento em segurança da aviação civil.** 4. ed. Brasília: Infraero Educação, 2015.
- MACHADO, L. O. **Ambiguidade entre o legal e o ilegal: Redes de tráfico de drogas ilícitas e território.** Disponível em: https://www.academia.edu/29983331/2009_AMBIGUIDADE_ENTRE_O_LEGAL_E_O_ILEGAL_REDES_DE_TRAFICO_DE_DROGAS_ILICITAS_E_TERRITÓRIO. Acesso em 11 de março de 2021.
- MINAYO, Maria Cecília de Souza. **Pesquisa Social: Teoria, Método e Criatividade.** 14. ed. Petrópolis: Vozes, 1999.

internacional diário de desenvolvimento investigação

AUTORES

Primeiro Autor – Fábيا Máximo Bezerra Borges, Mestranda em Segurança Pública pela Universidade Federal do Pará, e-mail: fabiambborges@gmail.com.

Segundo Autor – Andrea Bittencourt Pires Chaves, Doutora em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido UFPA e professora do Programa de pós-graduação em Segurança Pública IFCH/UFPA, e-mail: andreachaves@ufpa.br.

Terceiro Autor – Francisco Bismarck Borges Filho, especialista em Sociedade, Gestão e Segurança Pública IFCH/UFPA, e-mail: dpcbismarck@hotmail.com.

Autor da correspondência – Fábيا Máximo Bezerra Borges

e-mail principal: fabiambborges@gmail.com.

e-mail alternativo: fabia.borges@agu.gov.br.

Contato: 55 (91) 98066 2500.

CAPÍTULO 3 – PRODUTOS E PROPOSTAS DE INTERVENÇÃO

3.1 Produtos

Figura. 1 – Folheto informativo sobre tráfico ilícito de drogas

TRÁFICO DE
DROGAS
EM AEROPORTOS

VOCÊ SABIA?

É crime **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.**

PENA: 5 A 15 ANOS DE PRISÃO

TRÁFICO É O CRIME QUE MAIS GERA PRISÕES NO MUNDO

PRISÕES POR TRÁFICO NO BRASIL
2018: 178.930
2019: 163.290

APREENSÕES DE DROGAS EM AEROPORTOS DO BRASIL:
2018: 705,2 Mil kg
2019: 759,2 Mil kg

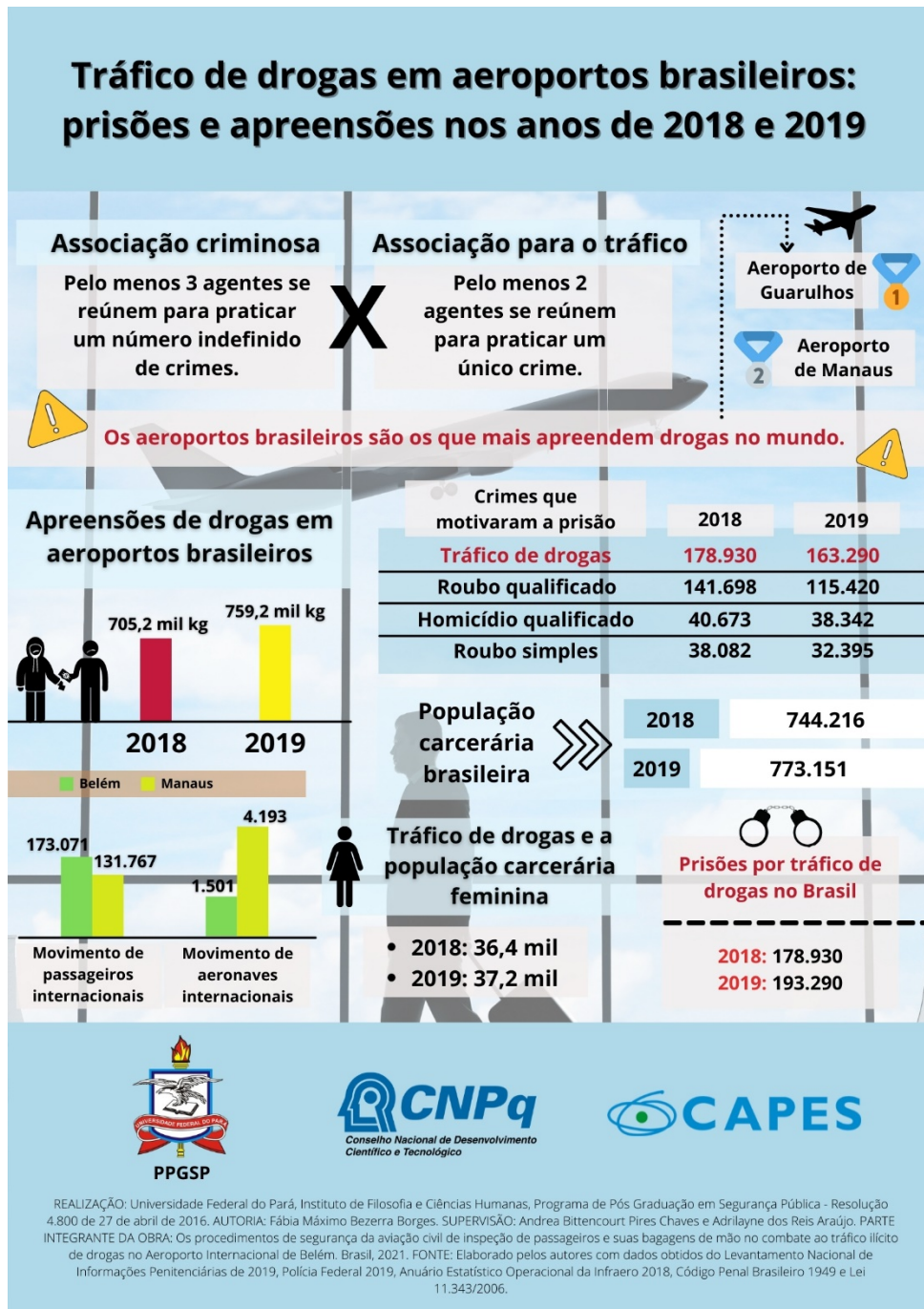
NÃO PRATIQUE!

REALIZAÇÃO: Universidade Federal do Pará, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós Graduação em Segurança Pública - Resolução 4.800 de 27 de abril de 2016. **AUTORIA:** Fábila Máximo Bezerra Borges. **SUPERVISÃO:** Andrea Bittencourt Pires Chaves e Adrilayne dos Reis Araújo. **PARTE INTERESSANTE DA OBRA:** O uso dos procedimentos de segurança da aviação civil de inspeção de passageiros e suas bagagens de mão no combate ao tráfico ilícito de drogas no Aeroporto Internacional de Belém, Brasil, 2021. **FORTE:** Elaborado pelos autores com dados obtidos do Levantamento Nacional de Informações Penitenciárias de 2019 e Polícia Federal 2019.

LOGOS: Polícia Federal, CAPES, CNPq

Fonte: Elaborado pelos autores, 2021.

Figura. 2 – Infográfico sobre prisões e apreensões de drogas em aeroportos em 2018 e 2019 e suas repercussões.



Fonte: Elaborado pelos autores, 2021.

3.2 Propostas de intervenção

A pesquisa demonstrou a necessidade de intervenção, cada vez maior, do Estado no combate ao tráfico ilícito de drogas na Região Amazônica. As rotas de saída da droga carecem de ações que possibilitem inibir a prática delituosa e a importância do transporte aéreo no escoamento da droga na região vem ganhando destaque. Desta forma, a colaboração entre todos os órgãos que, de alguma maneira, são responsáveis pela segurança pública, em conjunto com a sociedade civil, são fundamentais nessa ação, principalmente porque a tarefa encontra barreiras na falta de aparato humano dos órgãos de segurança pública.

As políticas públicas de caráter social voltadas para a população da Região Norte também são de fundamental importância visto que os problemas sociais enfrentados por essa população, acaba gerando seu envolvimento no esquema do tráfico.

Diante disto, foi elaborado um panfleto informativo que pode ser disponibilizado nos balcões de check-in das companhias aéreas e balcões de informações das empresas administradoras de aeroportos, bem como em qualquer área aeroportuária que se apresente viável a tal publicidade, a fim de colaborar para inibir a prática delituosa utilizando-se o transporte aéreo.

O infográfico elaborado como segundo produto pode ser disponibilizado junto à comunidade científica, como por exemplo no portal EduCapes, website <https://educapes.capes.gov.br/>, e traz em seu bojo informações coletadas durante a pesquisa, a fim de subsidiar estudos relacionados ao tema. Porém, não obstante o foco central do produto ser a comunidade acadêmica, sua apresentação contendo informações concisas e de fácil compreensão, permite que sua divulgação ocorra, também, para o público em geral nos mesmos moldes do primeiro produto.

CAPÍTULO 4 - CONSIDERAÇÕES FINAIS E RECOMENDAÇÕES PARA TRABALHOS FUTUROS.

4.1 Considerações finais

A pesquisa em apreço pretendeu investigar de que forma a literatura aponta o uso dos procedimentos de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita no combate ao crime de tráfico ilícito de drogas, utilizando-se o modal aéreo. O objetivo da pesquisa foi alcançado e os resultados obtidos permitem-nos concluir que o tráfico de drogas, principalmente o internacional, em aeroportos é uma realidade enfrentada pelo Estado brasileiro.

A Região Norte, funcionando como “corredor” de escoamento da droga que entra pelas fronteiras andinas e encontra no território brasileiro condições propícias à sua distribuição para o mercado interno e internacional, carece de atenção do Estado em três aspectos de destaque: presença física das forças de segurança, atividade de inteligência e políticas públicas sociais.

A posição geográfica e as rotas tanto fluviais quanto aéreas, aliadas ao vazio demográfico da região, à ausência do Estado e de políticas públicas efetivas, vem contribuindo para ação, inclusive, de grupos criminosos organizados na última década. A capacidade de articulação desses grupos criminosos vem superando a capacidade do Estado em se fazer presente na vida das comunidades da região e se torna mais um ponto de facilitação à prática do ilícito.

Assim, conclui-se pela necessidade de organização do Estado a fim de construir mecanismos de combate ao narcotráfico que não dependam exclusivamente dos procedimentos de segurança da aviação civil, com atores devidamente capacitados, de forma específica, para combater o tráfico ilícito de drogas em aeroportos, em especial na região amazônica, onde está localizado o SBBE.

4.2 Recomendações para trabalhos futuros

O estudo sobre o combate ao tráfico ilícito de drogas usando como meio de locomoção o transporte aéreo, merece atenção que vai além das páginas desse estudo. Os objetivos da pesquisa ao serem alcançados abrem margem para que haja uma derivação das temáticas discutidas com o objetivo de aprimoramento constante do saber científico. Desta forma, recomenda-se para trabalhos futuros:

- 1) Expandir o estudo para outros aeroportos do Brasil com a finalidade de conectar a rede de combate ao tráfico ilícito de drogas nesse ambiente, em especial o tráfico transnacional;
- 2) Expandir o estudo para outras condutas criminosas praticadas no país utilizando como porta de saída os aeroportos, tais como tráfico de seres humanos e de armas.
- 3) Promover um estudo a fim de subsidiar a elaboração de um Procedimento Operacional Padrão – POP, a ser seguido em todos os aeroportos brasileiros, voltado ao combate de condutas criminosas, em destaque as elencadas no item 2.

- 4) Promover um estudo a fim de subsidiar a elaboração de uma Cartilha Informativa para que os membros da comunidade orgânica aeroportuária possam colaborar com os órgãos de segurança que atuam em aeroportos.

REFERÊNCIAS

ACCIOLY, Hildebrando. **Manual de Direito Internacional**. 18. ed. São Paulo: Saraiva, 2010.

ANAC, Agência Nacional de Aviação Civil. **Organização da Aviação Civil Internacional**. Disponível em:

https://www.anac.gov.br/A_Anac/internacional/organismos-internacionais/organizacao-da-aviacao-civil-internacional-oaci. Acesso em: 11 de janeiro de 2020.

BEZERRA, Clayton da Silva; AGNOLETO, Giovani Celso. **Segurança Aeroportuária e Fronteiras**. 1. ed. Rio de Janeiro: Posteridade, 2020.

BRASIL. Decreto nº 13.990 de 12 de janeiro de 1920. **Promulga o Tratado de Paz entre os países aliados, associados e o Brasil de um lado e de outro a Alemanha, assinado em Versaillies em 28 de junho de 1919**. Rio de Janeiro, RJ, 1920.

BRASIL. Decreto nº 20.704 de 24 de novembro de 1931. **Promulga a Convenção de Varsóvia, para a unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional**. Rio de Janeiro, RJ, 1931.

BRASIL. Decreto nº 21.713 de 27 de agosto de 1946. **Promulga a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, concluída em Chicago a 7 de dezembro de 1944 e firmado pelo Brasil, em Washington, a 29 de maio de 1945**. Rio de Janeiro, RJ, 1946.

BRASIL. Decreto-Lei nº 479 de 27 de fevereiro de 1969. **Aprova a Convenção sobre infrações e outros atos cometidos a bordo de aeronaves, assinada em Tóquio, a 14 de setembro de 1963**. Brasília, DF, 1969.

BRASIL. Decreto nº 72.383 de 20 de junho de 1973. **Promulga a Convenção para a Repressão aos Atos ilícitos Contra a Segurança da Aviação Civil**. Brasília, DF, 1973.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF, 1988.

BRASIL. Decreto nº 678 de 06 de novembro de 1992. **Promulga a Convenção Americana sobre Direitos Humanos (Pacto de São José da Costa Rica) de 22 de novembro de 1969**. Brasília, DF, 1992

BRASIL. Decreto nº 4.021 de 19 de novembro de 2001. **Promulga a Convenção sobre a Marcação de Explosivos Plásticos para Fins de Detecção**. Brasília, DF, 2001.

BRASIL. Polícia Federal. Instrução Normativa DPF nº 10 de 27 de junho de 2001. **Estabelece normas para o cadastramento e vistoria de empresas que atuam no transporte internacional de cargas e/ou passageiros e institui a Comissão Permanente de Cadastramento e Vistoria, nas Superintendências Regionais do DPF, e da outras providências**. Brasília, DF, 2001.

BRASIL. Lei nº 10.406 de 10 de janeiro de 2002. **Institui o Código Civil**. Brasília, DF, 2002.

BRASIL. Decreto-Lei nº 7.030 de 14 de dezembro de 2009. **Promulga a Convenção de Viana sobre o direito dos tratados, concluída em 23 de maio de 1969, com reservas aos artigos 25 e 26**. Brasília, DF, 2009.

BRASIL. Decreto nº 7168 de 05 de maio de 2010. **Dispõe sobre o programa nacional de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita (PNAVSEC)**. Brasília, DF, 2010.

BRASIL. Decreto nº 9.039 de 27 de abril de 2017. **Promulga a Convenção sobre a Obtenção de Provas no Estrangeiro em Matéria Civil ou Comercial, firmada em Haia, em 18 de março de 1970**. Brasília, DF, 2017.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil. Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 154 EMD 06 de 28 de agosto de 2017. Modificado em 17 de setembro de 2019. **Dispõe sobre projetos de aeródromos**. Brasília, DF, 2019.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil. Resolução 515 de 08 de maio de 2019. Modificado em 06 de novembro de 2020. **Dispõe sobre os procedimentos de inspeção de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita nos aeroportos e dá outras providências**. Brasília, DF, 2020.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil. Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 107 EMD 02 de 19 de dezembro de 2018. Modificado em 20 de janeiro de 2021. **Dispõe sobre segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita (operador de aeródromo)**. Brasília, DF, 2021.

BULFINCH, Thomas. **O Livro de Ouro da Mitologia (a idade da fábula): história de deuses e heróis**. 26. ed. Rio de Janeiro: Ediouro Publicações, 2002.

CARVALHO, Marilza Simonetti de. **Direito Internacional dos Direitos Humanos. Da necessidade de prevalência do indivíduo sobre a coletividade: um olhar acerca dos direitos da personalidade violados pelos procedimentos realizados nos aeroportos no exterior**. 34. ed. Florianópolis: FUNJAB, 2012.

CONDURÚ, Marise Teles; PEREIRA, José Almie Rodrigues. **Elaboração de Trabalhos Acadêmicos: normas, critérios e procedimentos**. 2. ed. rev. e amp. Belém: EDUFPA, 2016.

CORREIA, A. M. R.; MESQUITA, A. **Mestrados e Doutoramentos**. 2ª. ed. Porto: Vida Econômica Editorial, 2014.

FBSP, Fórum Brasileiro de Segurança Pública. **Anuário Brasileiro de Segurança pública 2014 a 2017**. Disponível em: https://www.forumseguranca.org.br/wpcontent/uploads/2018/09/FBSP_ABSP_edicao_especial_estados_faccoes_2018.pdf. Acesso em 04 de abril de 2021.

FEDERAL, Polícia. **PF combate tráfico internacional de drogas no Pará.** Disponível em: <https://www.gov.br/pf/pt-br/assuntos/noticias/2021/02/pf-combate-traffic-internacional-de-drogas-no-para>). Acesso em 12 de fevereiro de 2021.

FERRARI, Maristela. **As noções de fronteira em geografia.** Revista Perspectiva Geográfica, v.9, n.10, p.1-25. Universidade Estadual do Oeste do Paraná. Marechal Cândido Rondon, PR, 2014.

G1. **Pará tem se tornado uma nova rota para o tráfico internacional de drogas, segundo a PF.** Disponível em: <https://g1.globo.com/pa/para/noticia/2018/08/28/para-tem-se-tornado-uma-nova-rota-para-o-traffic-internacional-de-drogas-segundo-a-pf.ghtml>). Acesso em: 06 de maio de 2019.

FIOCRUZ, Fundação Oswaldo Cruz. **III Levantamento Nacional de uso de drogas na população brasileira 2017.** Disponível em: <https://portal.fiocruz.br/noticia/pesquisa-revela-dados-sobre-o-consumo-de-drogas-no-brasil>. Acesso em 04 de abril de 2021.

G1. **Pará tem se tornado uma nova rota para o tráfico internacional de drogas, segundo a PF.** Disponível em: <https://g1.globo.com/pa/para/noticia/2018/08/28/para-tem-se-tornado-uma-nova-rota-para-o-traffic-internacional-de-drogas-segundo-a-pf.ghtml>). Acesso em 06 de maio de 2019.

G1. **Quadrilha criou empresa dentro de Viracopos para operar tráfico internacional, diz delegado da PF.** Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/campinas-regiao/noticia/2020/10/06/pf-cumpre-mandados-em-operacao-contratrafico-de-drogas-pelo-aeroporto-de-campinas-1.ghtml>. Acesso em: 11 de dezembro de 2020.

GLOBO, **O. 100 Anos de Aviação Civil Comercial.** Disponível em: <https://infograficos.oglobo.globo.com/economia/100-anos-de-aviacao-comercial.html>. Acesso em: 11 de janeiro de 2020.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Organização do território. Estrutura Territorial.** Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/geociencias/organizacao-do-territorio/estrutura-territorial/24073-municipios-da-faixa-de-fronteira.html?=&t=sobre>. Acesso em 16 de setembro de 2020.

IPEA, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **Atlas da violência 2019.** Disponível em: http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/relatorio_institucional/190605_atlas_da_violencia_2019.pdf. Acesso em 04 de abril de 2021.

INFRAERO. **Aeroporto Internacional de Belém. Voos on line.** Disponível em: <http://www4.infraero.gov.br/aeroportos/aeroporto-internacional-de-belem-val-de-cans-julio-cezar-ribeiro/voos-online/>. Acesso em: março de 2020.

INFRAERO. **Anuário Estatístico Operacional 2018.** Brasília: Infraero Educação, 2019.

INFRAERO. **Manual do curso de gerenciamento em segurança da aviação civil.** 4. ed. Brasília: Infraero Educação, 2015.

KLOTZEL, Ernesto; PRIETO, Tomas. **Almanaque do Avião**. 1. ed. São Paulo: Panda Books, 2013.

MACHADO, Antônio Cláudio da Costa, organizador; FERRAZ, Anna Cândida da Cunha, coordenadora. Vários autores. **Constituição Federal Interpretada: artigo por artigo, parágrafo por parágrafo**. 4. ed. Barueri, SP: Manole, 2013.

MACHADO, L. O. **Ambiguidade entre o legal e o ilegal: Redes de tráfico de drogas ilícitas e território**. Disponível em: https://www.academia.edu/29983331/2009_ambiguidade_entre_o_legal_e_o_ilegal_redes_d_e_tr%C3%81fico_de_drogas_il%C3%8dcitas_e_territ%C3%93rio. Acesso em 11 de março de 2021.

MINAYO, Maria Cecília de Souza. **Pesquisa Social: Teoria, Método e Criatividade**. 14. ed. Petrópolis: Vozes, 1999.

MIRANDA, Marcelo Baeta Neves. **Atuação da polícia federal em aeroportos**. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/1603/atuacao-da-policia-federal-na-area-aeroportuaria>. Acesso em: 09 maio de 2017.

MONTEIRO, Raul Francé. **Aviação: Construindo a sua história**. 1. ed. Goiânia: UCG, 2002.

MORAES, Alexandre de. **Direito constitucional**. 3. ed. São Paulo, SP: Atlas, 2009.

NETTO, Roberto Magno Reis. **A empresa do tráfico de drogas e a proliferação da pobreza no Norte e Nordeste**. Instituto Humanitas Unisinos. Disponível em: <https://www.ihu.unisinos.br/592354>. Acesso em: 04 de abril de 2021.

PORTELA, Paulo Henrique Gonçalves. **Direito Internacional Público e Privado: incluindo noções de direitos humanos e direito comunitário**. 4. ed. rev. amp. e atual. Salvador, BA: JusPODIVM, 2012.

REZEK, Francisco. **Direito Internacional Público: Curso Elementar**. 13. ed. rev. aum. e amp. São Paulo, SP: Saraiva, 2011.

RIBEIRO, Lucas. **História da Aviação Civil e Origem do Setor de Transportes Aéreos no Brasil**. 2018, Monografia, 63p. (Graduação em Ciências Aeronáuticas). Universidade do Sul de Santa Catarina. Tubarão, SC, Brasil. 2018.

SILVA, E. L.; MENEZES, E. M. **Metodologia da pesquisa e elaboração de dissertação**. 4. edição. Florianópolis: UFSC, 2005.

UNODC, Escritório das Nações Unidas sobre Drogas e Crime. **Relatório Mundial sobre Drogas 2019**. Disponível em: https://www.unodc.org/lpo-brazil/pt/frontpage/2019/06/relatorio-mundial-sobre-drogas-2019_-35-milhes-de-pessoas-em-todo-o-mundo-sofrem-de-transtornos-por-uso-de-drogas--enquanto- apenas-1-em-cada-7-pessoas-recebe-tratamento.html. Acesso em: 11 de março de 2021.

ANEXO I

RESOLUÇÃO Nº 515, DE 8 DE MAIO DE 2019. Dispõe sobre os procedimentos de inspeção de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita nos aeroportos e dá outras providências.

A DIRETORIA DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC, no exercício da competência que lhe foi outorgada pelo art. 11, inciso V, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, tendo em vista o disposto no art. 8º, incisos X, XI e XLVI, da mencionada Lei, e considerando o que consta do processo nº 00058.005807/2019-91, deliberado e aprovado na 8ª Reunião Deliberativa da Diretoria, realizada em 7 de maio de 2019, RESOLVE:

CAPÍTULO I

DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º Dispor sobre os procedimentos de inspeção de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita nos aeroportos.

§ 1º O objetivo da inspeção dos passageiros e suas bagagens de mão é prevenir que armas, explosivos, artefatos ou agentes químicos, biológicos, radioativos, nucleares ou substâncias e materiais proibidos, assim considerados os constantes do Anexo I desta Resolução, sejam introduzidos, sem autorização, às áreas restritas de segurança - ARS, ou a bordo de aeronave.

§ 2º Os casos passíveis de autorização serão disciplinados em norma específica.

CAPÍTULO II

DA INSPEÇÃO DE SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL CONTRA ATOS DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA

Seção I

Dos Procedimentos de Inspeção de Segurança

Art. 2º A inspeção de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita será conduzida por Agente de Proteção da Aviação Civil - APAC, contratado pelo operador do aeródromo, sob supervisão da Polícia Federal ou, na sua ausência, do órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeroporto.

Art. 3º Os procedimentos a serem observados no canal de inspeção de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita devem atender às seguintes disposições:

I - a fila de passageiros será organizada por meio do controle de fluxo, devendo os passageiros aguardar a vez na posição demarcada e se direcionar para o pórtico detector de metais, ou outro equipamento, somente quando autorizados pelo APAC, observada a disponibilidade para a realização da inspeção;

II - os passageiros devem acondicionar na bandeja de inspeção todos os seus pertences, inclusive telefones celulares, chaves, câmeras e porta-moedas, conforme orientações do APAC;

III - o passageiro, ao passar pelo procedimento de detecção de metais, deverá estar com as mãos livres;

IV - caso o alarme sonoro do pórtico detector de metais seja disparado, o passageiro deverá observar as orientações do APAC relacionadas aos procedimentos necessários para resolução do alarme, que poderão incluir nova passagem pelo pórtico, inspeção por meio de detector manual de metais, inspeção por meio de escâner corporal e busca pessoal;

V - aleatoriamente e sempre que julgado necessário, os passageiros devem passar por medidas adicionais de segurança, que podem incluir busca pessoal, inspeção manual da bagagem de mão e a utilização de detectores de traços de explosivos - ETD e outros equipamentos de segurança;

VI - em caso de dúvida durante o processo de inspeção de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, o APAC deverá solicitar que o passageiro retire, para inspeção específica:

a) algum tipo de vestimenta que possa ocultar item proibido, inclusive vestimenta que lhe cubra a cabeça ou casacos, sendo que, caso o passageiro solicite, a inspeção deverá ser realizada em local reservado; e

b) qualquer calçado com característica que permita ocultar algum item proibido;

VII - após o processo de inspeção, na impossibilidade de assegurar que o passageiro não porta item proibido, o seu acesso às áreas restritas de segurança será negado;

VIII - a criança de colo deverá ser retirada do carrinho e submetida à inspeção por meio do pórtico detector de metais, ou outro equipamento disponível, afastada do corpo de seu responsável, observando-se os seguintes procedimentos:

a) o carrinho deverá ser dobrado e inspecionado com os equipamentos disponíveis no aeroporto, preferencialmente por meio de equipamento de raios-X; e

b) na impossibilidade de inspeção por meio de equipamento de raios-X ou em caso de dúvida durante o processo de inspeção de segurança, o APAC deverá realizar a inspeção do carrinho manualmente;

IX - o passageiro com necessidade de assistência especial, conforme definido pela ANAC em regulamento próprio, deverá ter prioridade para ser inspecionado, inclusive em relação aos tripulantes, e será submetido aos procedimentos de inspeção na medida em que sua condição permitir, observando-se o seguinte:

a) as ajudas técnicas utilizadas no auxílio de passageiro com necessidade de assistência especial deverão ser inspecionadas com os equipamentos disponíveis no aeroporto, preferencialmente por equipamento de raios-X;

b) durante a inspeção de segurança das ajudas técnicas, deverão ser disponibilizados assentos para uso das pessoas com necessidade de assistência especial; e

c) caso haja um acompanhante, este deverá ser inspecionado primeiro e, após concluído o procedimento de inspeção, o APAC poderá solicitar seu auxílio para realizar a inspeção no passageiro com necessidade de assistência especial;

X - o passageiro que, por motivo justificado, não puder ser inspecionado por meio de equipamento detector de metal, a exemplo de passageiro com material implantado, deverá submeter-se a busca pessoal, devendo ser informado da necessidade de chegar ao canal de inspeção com a devida antecedência;

XI - as mulheres grávidas, caso solicitem, podem ser inspecionadas por meio de detector manual de metais ou por meio de busca pessoal;

XII - todas as pessoas, inclusive a tripulação, os empregados do aeroporto e os agentes públicos, deverão passar pelos procedimentos de inspeção de segurança antes de ingressarem em áreas restritas de segurança;

XIII - os tripulantes, utilizando canais de inspeção de passageiros, têm prioridade para serem inspecionados, exceto em relação aos passageiros com necessidade de assistência especial;

XIV - durante a inspeção de segurança, quando for detectado algum item proibido, os seguintes procedimentos devem ser adotados:

a) em caso de objeto lícito, assim considerados aqueles cujo porte ou posse sejam permitidos por lei, deverá ser negado o acesso do passageiro à sala de embarque até que ele não porte mais o item proibido;

b) sob suspeita de o objeto ser ilícito, assim considerados aqueles cujo porte ou posse sejam proibidos por lei, o acesso à sala de embarque deverá ser negado e o órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeroporto deverá ser acionado; e

c) caso seja identificado que o passageiro tentou ocultar algum item proibido, seu acesso à sala de embarque deverá ser negado e o APAC deverá acionar o órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeroporto para avaliar a situação;

XV - a busca pessoal deverá ser realizada por APAC do mesmo sexo, devendo ser realizada em local público ou, a pedido do inspecionado, em sala reservada, com discrição e na presença de testemunha.

§ 1º Define-se busca pessoal como sendo a revista do corpo de uma pessoa, suas vestes e demais acessórios, realizada por autoridade policial ou por APAC, neste caso com consentimento do inspecionado.

§ 2º Caso o passageiro recuse a submeter-se a algum dos procedimentos descritos acima, seu acesso à sala de embarque deverá ser negado e o APAC deverá acionar o órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeroporto para avaliar a situação.

§ 3º Aos agentes públicos em serviço no aeroporto se aplicam as medidas de segurança estabelecidas no Capítulo III.

Seção II

Dos Procedimentos de Inspeção em Áreas de Embarque Internacionais

Art. 4º Em adição ao disposto no art. 3º desta Resolução, os passageiros de voos internacionais, inclusive aqueles alocados exclusivamente em suas etapas domésticas, ou os que necessitem utilizar a sala de embarque destinada aos voos internacionais, estarão sujeitos às seguintes restrições no que tange ao transporte de substâncias líquidas, incluindo géis, pastas, cremes, aerossóis e similares, em suas bagagens de mão: (Redação dada pela Resolução nº 551, de 15.04.2020)

I - todos os líquidos deverão ser conduzidos em frascos com capacidade de até 100 ml;

II - líquidos conduzidos em frascos com volume acima de 100 ml não poderão ser transportados, mesmo se o frasco estiver parcialmente cheio;

III - todos os frascos deverão ser colocados em uma embalagem plástica transparente, que possa ser fechada, contendo capacidade máxima de 1 litro, e deverão estar dispostos com folga dentro da embalagem fechada; e

IV - a embalagem plástica deverá ser apresentada para inspeção visual no ponto de inspeção de embarque de passageiros, sendo permitida somente uma embalagem plástica por passageiro.

§ 1º Não há restrição ao transporte de frascos vazios.

§ 2º Excetua-se dos limites referidos os artigos medicamentosos com a devida prescrição médica, a alimentação de bebês e líquidos de dietas especiais, na quantidade necessária a serem utilizados no período total de voo, incluindo eventuais escalas, devendo ser apresentados no momento da inspeção.

Art. 5º Os líquidos adquiridos em *free shops* na sala de embarque destinada aos voos internacionais poderão exceder o limite estipulado no art. 4º desta Resolução, desde que dispostos em embalagens plásticas seladas padronizadas e com o recibo de compra à mostra. (Redação dada pela Resolução nº 551, de 15.04.2020)

§ 1º Excetuam-se do caput os líquidos portados por passageiros que saírem da sala de embarque destinada aos voos internacionais. (Incluído pela Resolução nº 551, de 15.04.2020)

§ 2º Esta medida não garante a aceitação da embalagem selada por outros Estados no caso de conexão em seus aeroportos, devendo a empresa aérea informar ao passageiro que se encontre nesta situação sobre a possibilidade ou não de retenção de seu produto por autoridades estrangeiras. (Incluído pela Resolução nº 551, de 15.04.2020)

Art. 5º-A Os líquidos adquiridos em free shops de outros países ou a bordo de aeronaves por passageiros em conexão internacional poderão exceder o limite estipulado no art. 4º desta Resolução, desde que sejam: (Incluído pela Resolução nº 551, de 15.04.2020)

I - dispostos em embalagens plásticas seladas padronizadas, com o recibo de compra à mostra com menos de 48 horas do horário do voo de conexão; e (Incluído pela Resolução nº 551, de 15.04.2020)

II - inspecionados no canal de conexão internacional por meio de sistema de detecção de líquido explosivo. (Incluído pela Resolução nº 551, de 15.04.2020)

§ 1º Após realizada inspeção, os líquidos em questão devem ser dispostos em uma nova embalagem plástica selada padronizada antes do acesso à sala de embarque destinada aos voos internacionais. (Incluído pela Resolução nº 551, de 15.04.2020)

§ 2º O operador aéreo é responsável por informar seus passageiros sobre as restrições de líquidos que possam existir em caso de conexão internacional. (Incluído pela Resolução nº 551, de 15.04.2020)

§ 3º Caso não haja disponibilização do sistema previsto no inciso II do caput, os líquidos referidos não poderão ser transportados na cabine da aeronave. (Incluído pela Resolução nº 551, de 15.04.2020)

Art. 6º Visando a facilitar as inspeções de segurança, as embalagens plásticas contendo os frascos com líquidos referidas no art. 4º desta Resolução, deverão ser apresentadas separadamente da bagagem de mão do passageiro, bem como dos paletós, jaquetas, laptops e similares, para a inspeção nos equipamentos de raios-X.

CAPÍTULO III

DAS MEDIDAS DE SEGURANÇA APLICÁVEIS AOS AGENTES PÚBLICOS EM SERVIÇO NO AEROPORTO

Art. 7º Todos os agentes públicos em serviço no aeroporto deverão ser inspecionados antes do ingresso nas ARS, garantida a prioridade quando da realização da inspeção de segurança.

Parágrafo único. A inspeção em agentes públicos em serviço no aeroporto poderá ser realizada de forma randômica ou ser dispensada, respeitado o disposto nas Seções I e II deste Capítulo, respectivamente. (Redação dada pela Resolução nº 594, de 27.10.2020)

Art. 8º O operador de aeródromo deverá elaborar e manter atualizada lista com a relação dos agentes públicos que estão dispensados da inspeção ou autorizados a serem inspecionados de forma randômica, contendo dados como nome do agente, número da sua credencial e eventuais objetos proibidos que poderá portar na ARS. (Redação dada pela Resolução nº 594, de 27.10.2020)

§ 1º A definição dos objetos proibidos que poderão ser portados na ARS deverá ser realizada de forma conjunta pelo órgão de atuação do agente público e pela Polícia Federal ou, na sua ausência, pelo órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia do aeródromo, de forma que os objetos autorizados sejam compatíveis com as atividades que o agente executa na ARS.

§ 2º O operador de aeródromo deverá disponibilizar a lista atualizada à Polícia Federal ou, na sua ausência, ao órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia do aeródromo, bem como ao APAC quando da realização da inspeção randômica.

Art. 9º O agente público que se recusar a cumprir com qualquer obrigação regulamentar prevista nesta Resolução, inclusive a se submeter a inspeção de segurança quando for randomicamente selecionado, poderá, baseado em avaliação da Polícia Federal ou, na sua ausência, do órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeroporto, perder a prerrogativa de ser inspecionado aleatoriamente, passando a ser exigida a realização do procedimento padrão de inspeção de segurança aplicável às demais pessoas e passageiros.

Parágrafo único. Caso ocorra a recusa do agente público ao atendimento dos requisitos estabelecidos nesta Resolução, caberá ao operador aeroportuário a imediata comunicação à Polícia Federal ou, na sua ausência, ao órgão de segurança responsável pelas atividades de polícia do aeroporto, além do registro em Documento de Segurança da Aviação Civil - DSAC, sem prejuízo de denúncia ou representação para a apuração da conduta pelos órgãos competentes.

Seção I

Das Medidas de Segurança Aplicáveis a Agentes Públicos

Art. 10. Os servidores públicos federais e militares das forças armadas, portando ostensivamente a credencial aeroportuária permanente e que necessitam circular nas ARS para atuarem nas atividades de fiscalização ou controle de espaço aéreo, poderão ser inspecionados

de forma randômica, por solicitação e responsabilidade do órgão público a que pertençam, desde que observados os seguintes critérios:

I - o processo de credenciamento do agente público deverá englobar avaliação de antecedentes criminais e sociais, conforme exigido para a comunidade aeroportuária em geral;

II - a credencial dos agentes públicos que são inspecionados de forma randômica deverá conter elemento visual que a diferencie das credenciais dos demais agentes públicos e pessoas em geral;

III - a inspeção randômica dos agentes públicos e dos seus pertences de mão, conduzida por APAC, deverá ser realizada em quantidade estabelecida em DAVSEC editada pela ANAC, com base em avaliação de ameaça específica estabelecida pela Polícia Federal;

IV - os bens retidos em atividades de fiscalização e controle que estejam devidamente acompanhados de registro são isentos de inspeção;

V - os pontos de acesso à ARS de agente público deverão possuir monitoramento por meio de câmera de vigilância com gravação por, no mínimo, 30 (trinta) dias, solução de controle de acesso individual e identificação biométrica eletrônica;

VI - no ponto de controle de acesso de veículos, todos os ocupantes do veículo dos órgãos públicos federais e militares das forças armadas deverão ser identificados e deverão ser verificados a cabine e os seus compartimentos de carga, de forma a garantir que não ocorra o acesso de pessoa não identificada; e

VII - a inspeção randômica dos veículos dos órgãos públicos federais e militares das forças armadas, conduzida por APAC ou por vigilante, deverá ser realizada em quantidade estabelecida em DAVSEC editada pela ANAC, com base em avaliação de ameaça específica estabelecida pela Polícia Federal.

Seção II

Das Medidas de Segurança Aplicáveis aos Agentes Públicos que Possuam a Prerrogativa para Portar Arma de Fogo em Razão de Ofício

(Redação dada pela Resolução nº 594, de 27.10.2020)

Art. 11. É dispensada a inspeção de segurança dos agentes públicos que possuam a prerrogativa legal para portar arma de fogo em razão de ofício, portem ostensivamente a credencial aeroportuária e que necessitem circular nas ARS no exercício de suas atribuições, desde que observados os seguintes critérios: (Redação dada pela Resolução nº 594, de 27.10.2020)

I- o processo de credenciamento dos agentes públicos deverá englobar avaliação de antecedentes criminais e sociais, conforme exigido para a comunidade aeroportuária em geral; (Redação dada pela Resolução nº 594, de 27.10.2020)

II - a credencial dos agentes públicos que são dispensados da inspeção de segurança deverá conter elemento visual que a diferencie das credenciais dos demais agentes públicos, das credenciais dos agentes públicos que podem ser inspecionados de forma randômica e das pessoas em geral; (Redação dada pela Resolução nº 594, de 27.10.2020)

III - os bens retidos em atividades de polícia que estejam devidamente acompanhados de registro são isentos de inspeção; (Redação dada pela Resolução nº 594, de 27.10.2020)

IV - os pontos de acesso à ARS de agentes públicos deverão possuir monitoramento por meio de câmera de vigilância com gravação por, no mínimo, 30 (trinta) dias, solução de controle de acesso individual e identificação biométrica eletrônica; (Redação dada pela Resolução nº 594, de 27.10.2020)

V - (Revogado pela Resolução nº 594, de 27.10.2020)

VI - (Revogado pela Resolução nº 594, de 27.10.2020)

VII - (Revogado pela Resolução nº 594, de 27.10.2020)

Art. 11-A. É dispensada a inspeção do veículo oficial de órgão público quando o veículo possuir Autorização de Trânsito Interno de Veículos - ATIV válida para acesso à ARS e a totalidade de seus ocupantes for composta por agentes públicos dispensados da inspeção de segurança, observadas as disposições do art. 11. Desta Resolução. (Incluído pela Resolução nº 594, de 27.10.2020)

Parágrafo único. No ponto de controle de acesso de veículos, todos os ocupantes do veículo oficial de órgão público deverão ser identificados e deverão ser verificados visualmente a cabine e os seus compartimentos de carga, de forma a garantir que não ocorra o acesso de pessoa não identificada. (Incluído pela Resolução nº 594, de 27.10.2020)

CAPÍTULO IV

DAS MEDIDAS ADICIONAIS DE SEGURANÇA

Art. 12. No caso de elevação do nível de ameaça, medidas adicionais de segurança poderão ser adotadas, em conformidade com o previsto nos Programas de Segurança Aeroportuária - PSA, quando existente, e com as normas complementares da ANAC.

Parágrafo único. Os níveis de ameaça à AVSEC deverão ser estabelecidos pela Polícia Federal em interface com a ANAC, operadores de aeródromos e órgãos integrantes do Sistema Brasileiro de Inteligência.

Art. 13. Em virtude de resultado de avaliação de risco, a ANAC poderá determinar alterações nos procedimentos estabelecidos nesta Resolução, com o intuito de manter o nível de risco da segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita em índices toleráveis.

CAPÍTULO V

DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS

Art. 14. É vedado o registro de imagens, por exemplo, fotos e filmagens, dos canais e procedimentos de inspeção de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, salvo quando autorizado pelo operador aeroportuário, consultada a Polícia Federal.

Parágrafo único. Excetuam-se da proibição prevista no caput deste artigo os inspetores da ANAC, quando no exercício de suas funções.

Art. 15. Procedimentos diferenciados de inspeção de segurança a serem aplicados a itens específicos poderão ser aprovados por meio de portaria do Superintendente de Infraestrutura Aeroportuária.

Art. 16. O operador aeroportuário em conjunto com a Polícia Federal, sob coordenação desta, ou, na sua ausência, do órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeroporto, definirá o acesso de órgãos de segurança por pontos de controle diferenciados, considerando a avaliação de ameaças à segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita e o gerenciamento de riscos envolvendo operações policiais, custódia de passageiros e de proteção de dignitários.

Art. 17. As empresas aéreas, agências de viagens e operadores aeroportuários são responsáveis pela divulgação aos passageiros das orientações constantes desta Resolução no ato da aquisição do bilhete de passagem e no ato da realização dos procedimentos de despacho do passageiro.

Art. 18. As violações ao previsto nesta Resolução sujeitam o infrator às penalidades constantes no art. 289 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, a serem apuradas em conformidade com o procedimento descrito na Resolução nº 472, de 6 de junho de 2018, ou em outros normativos que os substituïrem, adotando-se, para as infrações praticadas a partir da entrada em vigor desta Resolução, os valores de multa previstos em seu Anexo II e na Resolução nº 472, de 2018.

Art. 19. O operador de aeródromo possui até 1º de dezembro de 2020 para implementar o procedimento de inspeção de agentes públicos de forma randômica e de dispensa de inspeção, bem como as medidas de segurança necessárias para a aplicação destes procedimentos. (Redação dada pela Resolução nº 594, de 27.10.2020)

Parágrafo único. Até a implementação dos procedimentos e das medidas de segurança mencionados no caput ou até 1º de dezembro de 2020, o que ocorrer primeiro, os servidores da Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil do Ministério da Economia, no exercício de suas atividades nas áreas restritas de segurança, devidamente credenciados pelo operador aeroportuário, estarão sujeitos ao mesmo procedimento de inspeção de segurança aplicável aos servidores da Polícia Federal. (Redação dada pela Resolução nº 594, de 27.10.2020)

Art. 20. Fica revogada a Resolução nº 207, de 22 de novembro de 2011, publicada no Diário Oficial da União de 28 de novembro de 2011, Seção 1, páginas 2 a 4.

Art. 21. Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

JOSÉ RICARDO PATARO BOTELHO DE QUEIROZ

Diretor-Presidente

ANEXO I À RESOLUÇÃO Nº 515, DE 8 DE MAIO DE 2019.

RELAÇÃO DE ITENS PROIBIDOS

DEFINIÇÃO

Itens proibidos são aqueles artigos que não devem ser transportados na cabine de aeronaves ou ser conduzidos em ARS, exceto por pessoas autorizadas e quando necessários para realizar tarefas essenciais. Tais tarefas essenciais se referem às operações do aeroporto ou aeronave, manutenção, abastecimento de aeronaves, provisões de bordo e serviços de bordo ou ainda operações de órgãos de segurança.

AUTORIZAÇÃO PARA TRIPULANTES

Os tripulantes podem ser incluídos como pessoas autorizadas, quando solicitarem embarque de itens proibidos, desde que necessários para operação normal em voo de equipamentos obrigatórios de emergência/sobrevivência ou equipamentos médicos.

ITENS PROIBIDOS

A lista de itens proibidos elencados não é exaustiva, e poderá ser atualizada pela ANAC conforme se julgar necessário.

Para garantir a segurança da aviação civil, o APAC pode determinar que um item que não conste expressamente na lista é proibido, desde que se enquadre nas definições de uma das categorias descritas, representando um risco para a saúde, segurança ou propriedade quando transportados por via aérea.

Sem prejuízo das normas de segurança aplicáveis, os passageiros não poderão transportar para as áreas restritas de segurança nem para a cabine de uma aeronave os seguintes artigos:

a) pistolas, armas de fogo e outros dispositivos que disparem projéteis — dispositivos que podem ou aparentam poder ser utilizados para causar ferimentos graves através do disparo de um projétil, incluindo:

- 1) armas de fogo de qualquer tipo, tais como pistolas, revólveres, carabinas, espingardas;
- 2) armas de brinquedo, réplicas ou imitações de armas de fogo que podem ser confundidas com armas verdadeiras;
- 3) componentes de armas de fogo, excluindo miras telescópicas;

- 4) armas de pressão por ação de ar e gás comprimido ou por ação de mola, tais como armas de paintball, airsoft, pistolas e espingardas de tiro a chumbo ou outros materiais;
- 5) pistolas de sinalização e pistolas de partida esportiva;
- 6) bestas, arcos e flechas;
- 7) armas de caça submarina, tais como arpões e lanças; e
- 8) fundas e estilingues;
- b) dispositivos neutralizantes — dispositivos destinados especificamente a atordoar ou a imobilizar, incluindo:
 - 1) dispositivos de choque elétrico, tais como armas de choque elétrico e bastões de choque elétrico;
 - 2) dispositivos para atordoar e abater animais; e
 - 3) químicos, gases e aerossóis neutralizantes ou incapacitantes, tais como spray de pimenta, gás lacrimogêneo, sprays de ácidos e aerossóis repelentes de animais;
- c) objetos pontiagudos ou cortantes — objetos que, devido à sua ponta afiada ou às suas arestas cortantes, podem ser utilizados para causar ferimentos graves, incluindo:
 - 1) objetos concebidos para cortar, tais como machados, machadinhas e cutelos;
 - 2) piolets e picadores de gelo;
 - 3) estiletes, navalhas e lâminas de barbear, excluindo aparelho de barbear em cartucho;
 - 4) facas e canivetes com lâminas de comprimento superior a 6 cm;
 - 5) tesouras com lâminas de comprimento superior a 6 cm medidos a partir do eixo;
 - 6) equipamentos de artes marciais pontiagudos ou cortantes;
 - 7) espadas e sabres; e
 - 8) instrumentos multifuncionais com lâminas de comprimento superior a 6 cm;
- d) ferramentas de trabalho — ferramentas que podem ser utilizadas para causar ferimentos graves ou para ameaçar a segurança da aeronave, incluindo:
 - 1) pés-de-cabra e alavancas similares;
 - 2) furadeiras e brocas, incluindo furadeiras elétricas portáteis sem fios;
 - 3) ferramentas com lâmina ou haste de comprimento superior a 6 cm que podem ser utilizadas como arma, tais como chaves de fendas e cinzéis;
 - 4) serras, incluindo serras elétricas portáteis sem fios;
 - 5) maçaricos;
 - 6) pistolas de cavilhas, pistolas de pregos e pistolas industriais; e
 - 7) martelos e marretas;

e) instrumentos contundentes — objetos que podem causar ferimentos graves se utilizados para agredir alguém fisicamente, incluindo:

- 1) tacos de beisebol, pólo, golfe, hockey, sinuca e bilhar;
- 2) cassetetes, porretes e bastões retráteis;
- 3) equipamentos de artes marciais contundentes; e
- 4) soco-ínglês;

f) substâncias e dispositivos explosivos ou incendiários — materiais e dispositivos explosivos ou incendiários que podem ou aparentam poder ser utilizados para causar ferimentos graves ou para ameaçar a segurança da aeronave, incluindo:

- 1) munições;
- 2) espoletas e fusíveis;
- 3) detonadores e estopins;
- 4) réplicas ou imitações de dispositivos explosivos;
- 5) minas, granadas e outros explosivos militares;
- 6) fogos de artifício e outros artigos pirotécnicos;
- 7) botijões ou cartuchos geradores de fumaça;
- 8) dinamite, pólvora e explosivos plásticos;
- 9) substâncias sujeitas a combustão espontânea;
- 10) sólidos inflamáveis, considerados aqueles facilmente combustíveis e aqueles que, por atrito, podem causar fogo ou contribuir para ele, tais como pós metálicos e pós de ligas metálicas;
- 11) líquidos inflamáveis, tais como gasolina, etanol, metanol, óleo diesel e fluido de isqueiro;
- 12) aerossóis e atomizadores, exceto os de uso médico ou de asseio pessoal, sem que exceda a quantidade de quatro frascos por pessoa e que o conteúdo, em cada frasco, seja inferior a 300 ml ou 300 g;
- 13) gases inflamáveis, tais como metano, butano, propano e GLP;
- 14) substâncias que, em contato com a água, emitem gases inflamáveis;
- 15) cilindros de gás comprimido, inflamável ou não, tais como cilindros de oxigênio e extintores de incêndio; e
- 16) isqueiros do tipo maçarico, independente do tamanho;

g) substâncias químicas, tóxicas e outros itens perigosos — substâncias capazes de ameaçar a saúde das pessoas a bordo da aeronave ou a segurança da própria aeronave, incluindo:

- 1) cloro para piscinas e banheiras;
- 2) alvejantes líquidos;
- 3) baterias com líquidos corrosivos derramáveis;

- 4) mercúrio, exceto em pequena quantidade presentes no interior de instrumentos de medição térmica (termômetro);
- 5) substâncias oxidantes, tais como pó de cal, descorante químico e peróxidos;
- 6) substâncias corrosivas, tais como ácidos e alcalóides;
- 7) substâncias venenosas (tóxicas) e infecciosas, tais como arsênio, cianetos, inseticidas e desfolhantes;
- 8) materiais infecciosos, ou biologicamente perigosos, tais como amostras de sangue infectado, bactérias ou vírus; e
- 9) materiais radioativos (isótopos medicinais e comerciais);
- h) outros — itens proibidos que não se enquadram nas categorias anteriores:
 - 1) dispositivos de alarme (excluindo dispositivo de relógio de pulso e de equipamentos eletrônicos permitidos a bordo); e
 - 2) materiais que possam interferir nos equipamentos das aeronaves e que não estejam relacionados entre os dispositivos eletrônicos permitidos, tais como telefone celular, laptop, palmtop, jogos eletrônicos, pager, que são de uso controlado a bordo de aeronaves;
- i) itens tolerados — itens que são tolerados, respeitadas as especificações que se seguem:
 - 1) saca-rolhas;
 - 2) canetas, lápis e lapiseiras, com comprimento inferior a 15 cm;
 - 3) isqueiros com gás ou fluido com comprimento inferior a 8 cm, na quantidade máxima de um por pessoa;
 - 4) fósforos, em embalagem com capacidade não superior a 40 palitos, na quantidade máxima de uma caixa por pessoa;
 - 5) bengalas;
 - 6) raquetes de tênis;
 - 7) guarda chuvas; e
 - 8) martelo pequeno para uso em exames médicos;
- j) itens proibidos para voos sob elevado nível de ameaça — itens permitidos ou itens tolerados que são proibidos no caso de elevação do nível de ameaça da segurança da aviação civil:
 - 1) qualquer instrumento de corte;
 - 2) saca-rolhas;
 - 3) bengalas;
 - 4) raquetes de tênis;
 - 5) qualquer isqueiro;
 - 6) fósforos, em qualquer quantidade ou apresentação; e

7) aerossóis.

ANEXO 2

Aceite do Artigo 1 para publicação

13/05/2021

Gmail - Manuscript Number: 21890



Máximo & Borges Advocacia <fabiamborges@gmail.com>

Manuscript Number: 21890

International Journal of Development Research <finance.journalijdr@gmail.com>
Para: fabiamborges@gmail.com

13 de maio de 2021 03:39

International Journal of Development Research

ISSN No: 2230-9926

Manuscript Acceptance Letter

Dated: 13/05/2021

Dear Authors,

Based on the recommendations from the Editorial Board, I am delighted to inform you that your following manuscript has been **accepted** for possible publication in "International Journal of Development Research (ISSN No: 2230-9926), **Impact Factor : 7.012**, in the current Issue, Vol. 11, Issue, 05, May, 2021

Title: O sonho humano de voar: Do mito de Ícaro e Dédalo ao avião de Santos Dumont

Authors: Fábria Máximo Bezerra Borges

Paper Id: 21890

Status: Accepted

Kindly send us the copyright form and transfer the requisite processing charges asap. Your paper will be **published soon** after your payment confirmation by the Accounts department. The uploading of manuscripts has been started in the current issue. Kindly respond **within 3 days for preference** in publication. Your paper will be **published soon** after your payment submission/confirmation.

Note: Only Authors are responsible for their research work carried out & result obtained.

Best Regards,
Managing Editor,

--

ANEXO 3

Aceite do Artigo 2 para publicação

12/05/2021

Gmail - Número do manuscrito: 21823



Esta mensagem foi traduzida
automaticamente: inglês -> português.

Máximo & Borges Advocacia
<fabiambborges@gmail.com>

Número do manuscrito: 21823

International Journal of Development Research <finance.journalijdr@gmail.com>
Para: fabiambborges@gmail.com

6 de maio de 2021 02:07

International Journal of Development Research

ISSN No: 2230-9926

Carta de Aceitação de Manuscrito

Datado: 06/05/2021

Caros Autores,

Com base nas recomendações do Conselho Editorial, tenho o prazer de informar que seu seguinte manuscrito foi **aceito** para possível publicação no " International Journal of Development Research (ISSN No: 2230-9926) , **Fator de impacto : 7.012**, na edição atual, vol. 11, edição, 05, maio de 2021

Título: AS FRONTEIRAS AMAZÔNICAS COMO PORTA DE ENTRADA DO TRÁFICO ILÍCITO DE DROGAS NO BRASIL

Autores: Fábيا Máximo Bezerra Borges

Id do artigo:21823

Status: Aceito

Envie-nos o formulário de direitos autorais e transfira as despesas de processamento necessárias o mais rápido possível. Seu artigo será **publicado logo** após sua confirmação de pagamento pelo departamento de Contas. O upload de manuscritos foi iniciado na edição atual . Gentilmente responda **dentro de 3 dias para preferência** na publicação. Seu artigo será **publicado logo** após o envio / confirmação do pagamento.

Nota: Apenas os autores são responsáveis pelo trabalho de pesquisa realizado e pelos resultados obtidos.

Cumprimentos,
Editor chefe,

Escritório editorial

International Journal of Development Research (ISSN: 2230-9926)

www.journalijdr.com

Email: finance.journalijdr@gmail.com

ANEXO 4

Aceite do Artigo 3 para publicação

12/05/2021

Gmail - Manuscript Number: 21881



Máximo & Borges Advocacia <fabiamborges@gmail.com>

Manuscript Number: 21881

1 mensagem

International Journal of Development Research <finance.journalijdr@gmail.com>
Para: fabiamborges@gmail.com

12 de maio de 2021 03:23

International Journal of Development Research

ISSN No: 2230-9926

Manuscript Acceptance Letter

Dated: 12/05/2021

Dear Authors,

Based on the recommendations from the Editorial Board, I am delighted to inform you that your following manuscript has been **accepted** for possible publication in "International Journal of Development Research (ISSN No: 2230-9926), **Impact Factor : 7.012**, in the current Issue, Vol. 11, Issue, 05, May, 2021

Title: Reflexos das convenções e tratados internacionais da aviação civil na legislação dos Estados

Authors: Fábria Máximo Bezerra Borges

Paper Id: 21881

Status: Accepted

Kindly send us the copyright form and transfer the requisite processing charges asap. Your paper will be **published soon** after your payment confirmation by the Accounts department. The uploading of manuscripts has been started in the current issue. Kindly respond **within 3 days for preference** in publication. Your paper will be **published soon** after your payment submission/confirmation.

Note: Only Authors are responsible for their research work carried out & result obtained.

Best Regards,
Managing Editor,

ANEXO 5

Aceite do Artigo 4 para publicação

31/07/2021

Gmail - Manuscript Number: 22533



Máximo & Borges Advocacia <fabiambborges@gmail.com>

Manuscript Number: 22533

RESEARCH DEVELOPMENT IJDR <publisher.team.ijdr@gmail.com>
Para: Máximo & Borges Advocacia <fabiambborges@gmail.com>

31 de julho de 2021 12:07

International Journal of Development Research

ISSN No: 2230-9926

Manuscript Acceptance Letter

Dated: 31/07/2021

Dear Authors,

Based on the recommendations from the Editorial Board, I am delighted to inform you that your following manuscript has been **accepted** for possible publication in "International Journal of Development Research (ISSN No: 2230-9926), **Impact Factor : 7.012**, in the current Issue, Vol. 11, Issue, 07, July, 2021

Title: Movimento de passageiros, aeronaves e cargas do SBBE e as operações de combate ao tráfico de drogas

Authors: Fábica Máximo Bezerra Borges

Paper Id: 22533

Status: Accepted

Kindly send us the copyright form and transfer the requisite processing charges asap. Your paper will be **published soon** after your payment confirmation by the Accounts department. The uploading of manuscripts has been started in the current issue. Kindly respond **within 3 days for preference** in publication. Your paper will be **published soon** after your payment submission/confirmation.

ANEXO 6

Normas de submissão Artigo 1 e 2

International Journal of Development Research

Title for paper submitted to International Journal of Development Research Publications

First Author*, Second Author**, Third Author**

* Department, Institute Name

** Department, Institute Name, if any

DOI: 10.37118/ijdr.X.X.2020.pXXXX

<https://doi.org/10.37118/ijdr.xxxxx.XX.2020>

Abstract- Mention the abstract for the article. An abstract is a brief summary of a research article, thesis, review, conference proceeding or any in-depth analysis of a particular subject or discipline, and is often used to help the reader quickly ascertain the paper's purpose. When used, an abstract always appears at the beginning of a manuscript, acting as the point-of-entry for any given scientific paper or patent application.

Index Terms- About four key words or phrases in alphabetical order, separated by commas. Keywords are used to retrieve documents in an information system such as an online journal or a search engine. (Mention 4-5 keywords)

Identify the constructs of a Journal – Essentially a journal consists of five major sections. The number of pages may vary depending upon the topic of research work but generally comprises up to 5 to 7 pages. These are:

- 1) Abstract
- 2) Introduction
- 3) Research Elaborations
- 4) Results or Finding
- 5) Conclusions

In Introduction you can mention the introduction about your research.

I. INTRODUCTION

This article guides a stepwise walkthrough by Experts for writing a successful journal or a research paper starting from inception of ideas till their publications. Research papers are highly recognized in scholar fraternity and form a core part of PhD curriculum. Research scholars publish their research work in leading journals to complete their grades. In addition, the published research work also provides a big weight-age to get admissions in reputed varsity. Now, here we enlist the proven steps to publish the research paper in a journal.

III. WRITE DOWN YOUR STUDIES AND FINDINGS

Now it is the time to articulate the research work with ideas gathered in above steps by adopting any of below suitable approaches:

A. Bits and Pieces together

In this approach combine all your researched information in form of a journal or research paper. In this researcher can take the reference of already accomplished work as a starting building block of its paper.

Jump Start

This approach works the best in guidance of fellow researchers. In this the authors continuously receives or asks inputs from their fellows. It enriches the information pool of your paper with expert comments or up gradations. And the researcher feels confident about their work and takes a jump to start the paper writing.

II. IDENTIFY, RESEARCH AND COLLECT IDEA

It's the foremost preliminary step for proceeding with any research work writing. While doing this go through a complete thought process of your Journal subject and research for its viability by following means:

- 1) Read already published work in the same field.
- 2) Goggling on the topic of your research work.
- 3) Attend conferences, workshops and symposiums on the same fields or on related counterparts.
- 4) Understand the scientific terms and jargon related to your research work.

B. Use of Simulation software

There are numbers of software available which can mimic the process involved in your research work and can produce the possible result. One of such type of software is Matlab. You can readily find Mfiles related to your research work on internet or in some cases these can require few modifications. Once these Mfiles are uploaded in software, you can get the simulated results of your paper and it eases the process of paper writing.

As by adopting the above practices all major constructs of a research paper can be written and together compiled to form a complete research ready for Peer review.

IV. GET PEER REVIEWED

Here comes the most crucial step for your research publication. Ensure the drafted journal is critically reviewed by your peers or

International Journal of Development Research

any subject matter experts. Always try to get maximum review comments even if you are well confident about your paper.

For peer review send your research paper in IJDR format to researchijdr@yahoo.com

V. IMPROVEMENT AS PER REVIEWER COMMENTS

Analyze and understand all the provided review comments thoroughly. Now make the required amendments in your paper. If you are not confident about any review comment, then don't forget to get clarity about that comment. And in some cases there could be chances where your paper receives number of critical remarks. In that cases don't get disheartened and try to improvise the maximum.

After submission IJDR will send you reviewer comment within 05-10 days of submission and you can send us the updated paper within a week for publishing.

This completes the entire process required for widespread of research work on open front. Generally all International Journals are governed by an Intellectual body and they select the most suitable paper for publishing after a thorough analysis of submitted paper. Selected paper get published (online and printed) in their periodicals and get indexed by number of sources.

After the successful review and payment, IJDR will publish your paper for the current edition.

VI. CONCLUSION

A conclusion section is not required. Although a conclusion may review the main points of the paper, do not replicate the abstract as the conclusion. A conclusion might elaborate on the importance of the work or suggest applications and extensions.

APPENDIX

Appendixes, if needed, appear before the acknowledgment.

ACKNOWLEDGMENT

The preferred spelling of the word "acknowledgment" in American English is without an "e" after the "g." Use the singular heading even if you have many acknowledgments.

REFERENCES

- Young, G. O. 1964. "Synthetic structure of industrial plastics (Book style with paper title and editor)," in *Plastics*, 2nd ed. vol. 3, J. Peters, Ed. New York: McGraw-Hill, 1964, pp. 15-64.
- Chen, W.-K. 1993. *Linear Networks and Systems* (Book style). Belmont, CA: Wadsworth, 1993, pp. 123-135.
- Poor, H. . 1985. *An Introduction to Signal Detection and Estimation*. New York: Springer-Verlag, 1985, ch. 4.
- Smith, B. "An approach to graphs of linear forms (Unpublished work style)," unpublished.
- Miller, E. H. "A note on reflector arrays (Periodical style—Accepted for publication)," *IEEE Trans. Antennas Propagat.*, to be published.
- Wang, J. "Fundamentals of erbium-doped fiber amplifiers arrays (Periodical style—Submitted for publication)," *IEEE J. Quantum Electron.*, submitted for publication.

AUTHORS

First Author – Author name, qualifications, associated institute (if any) and email address.

Second Author – Author name, qualifications, associated institute (if any) and email address.

Third Author – Author name, qualifications, associated institute (if any) and email address.

Correspondence Author – Author name, email address, alternate email address (if any), contact number.

ANEXO 7

Normas de submissão Artigo 3 e 4

International Journal of Development Research

Title for paper submitted to International Journal of Development Research Publications

First Author*, Second Author**, Third Author**

* Department, Institute Name

** Department, Institute Name, if any

DOI: 10.37118/ijdr.X.X.2020.pXXXXX

<https://doi.org/10.37118/ijdr.xxxxx.XX.2020>

Abstract- Mention the abstract for the article. An abstract is a brief summary of a research article, thesis, review, conference proceeding or any in-depth analysis of a particular subject or discipline, and is often used to help the reader quickly ascertain the paper's purpose. When used, an abstract always appears at the beginning of a manuscript, acting as the point-of-entry for any given scientific paper or patent application.

Index Terms- About four key words or phrases in alphabetical order, separated by commas. Keywords are used to retrieve documents in an information system such as an online journal or a search engine. (Mention 4-5 keywords)

I. INTRODUCTION

This article guides a stepwise walkthrough by Experts for writing a successful journal or a research paper starting from inception of ideas till their publications. Research papers are highly recognized in scholar fraternity and form a core part of PhD curriculum. Research scholars publish their research work in leading journals to complete their grades. In addition, the published research work also provides a big weight-age to get admissions in reputed varsity. Now, here we enlist the proven steps to publish the research paper in a journal.

Identify the constructs of a Journal – Essentially a journal consists of five major sections. The number of pages may vary depending upon the topic of research work but generally comprises up to 5 to 7 pages. These are:

- 1) Abstract
- 2) Introduction
- 3) Research Elaborations
- 4) Results or Finding
- 5) Conclusions

In Introduction you can mention the introduction about your research.

II. IDENTIFY, RESEARCH AND COLLECT IDEA

It's the foremost preliminary step for proceeding with any research work writing. While doing this go through a complete thought process of your Journal subject and research for it's viability by following means:

- 1) Read already published work in the same field.
- 2) Goggling on the topic of your research work.
- 3) Attend conferences, workshops and symposiums on the same fields or on related counterparts.
- 4) Understand the scientific terms and jargon related to your research work.

III. WRITE DOWN YOUR STUDIES AND FINDINGS

Now it is the time to articulate the research work with ideas gathered in above steps by adopting any of below suitable approaches:

A. Bits and Pieces together

In this approach combine all your researched information in form of a journal or research paper. In this researcher can take the reference of already accomplished work as a starting building block of its paper.

Jump Start

International Journal of Development Research

This approach works the best in guidance of fellow researchers. In this the authors continuously receives or asks inputs from their fellows. It enriches the information pool of your paper with expert comments or up gradations. And the researcher feels confident about their work and takes a jump to start the paper writing.

B. Use of Simulation software

There are numbers of software available which can mimic the process involved in your research work and can produce the possible result. One of such type of software is Matlab. You can readily find Mfiles related to your research work on internet or in some cases these can require few modifications. Once these Mfiles are uploaded in software, you can get the simulated results of your paper and it eases the process of paper writing.

As by adopting the above practices all major constructs of a research paper can be written and together compiled to form a complete research ready for Peer review.

IV. GET PEER REVIEWED

Here comes the most crucial step for your research publication. Ensure the drafted journal is critically reviewed by your peers or any subject matter experts. Always try to get maximum review comments even if you are well confident about your paper.

For peer review send you research paper in IJDR format to researchijdr@yahoo.com

V. IMPROVEMENT AS PER REVIEWER COMMENTS

Analyze and understand all the provided review comments thoroughly. Now make the required amendments in your paper. If you are not confident about any review comment, then don't forget to get clarity about that comment. And in some cases there could be chances where your paper receives number of critical remarks. In that cases don't get disheartened and try to improvise the maximum.

After submission IJDR will send you reviewer comment within 05-10 days of submission and you can send us the updated paper within a week for publishing.

This completes the entire process required for widespread of research work on open front. Generally all International Journals are governed by an Intellectual body and they select the most suitable paper for publishing after a thorough analysis of submitted paper. Selected paper get published (online and printed) in their periodicals and get indexed by number of sources.

After the successful review and payment, IJDR will publish your paper for the current edition.

VI. CONCLUSION

A conclusion section is not required. Although a conclusion may review the main points of the paper, do not replicate the abstract as the conclusion. A conclusion might elaborate on the importance of the work or suggest applications and extensions.

APPENDIX

Appendixes, if needed, appear before the acknowledgment.

ACKNOWLEDGMENT

The preferred spelling of the word "acknowledgment" in American English is without an "e" after the "g." Use the singular heading even if you have many acknowledgments.

REFERENCES

- Young, G. O. 1964. "Synthetic structure of industrial plastics (Book style with paper title and editor)," in *Plastics*, 2nd ed. vol. 3, J. Peters, Ed. New York: McGraw-Hill, 1964, pp. 15-64.
- Chen, W.-K. 1993. *Linear Networks and Systems* (Book style). Belmont, CA: Wadsworth, 1993, pp. 123-135.
- Poor, H. . 1985. *An Introduction to Signal Detection and Estimation*. New York: Springer-Verlag, 1985, ch. 4.
- Smith, B. "An approach to graphs of linear forms (Unpublished work style)," unpublished.
- Miller, E. H. "A note on reflector arrays (Periodical style—Accepted for publication)," *IEEE Trans. Antennas Propagat.*, to be published.
- Wang, J. "Fundamentals of erbium-doped fiber amplifiers arrays (Periodical style—Submitted for publication)," *IEEE J. Quantum Electron.*, submitted for publication.

International Journal of Development Research

AUTHORS

First Author – Author name, qualifications, associated institute (if any) and email address.

Second Author – Author name, qualifications, associated institute (if any) and email address.

Third Author – Author name, qualifications, associated institute (if any) and email address.

Correspondence Author – Author name, email address, alternate email address (if any), contact number.

ANEXO 8

Ofício de resposta da Polícia Federal fornecendo os dados das apreensões de drogas no Aeroporto Internacional de Belém nos últimos 5 anos.

14/05/2021

SEI/PF - 12919455 - Ofício



Ministério da Justiça e Segurança Pública
Polícia Federal
DELEGACIA DE REPRESSÃO A DROGAS - DRE/DRCOR/SR/PF/PA

OFÍCIO Nº 2/2019/DRE/DRCOR/SR/PF/PA

Local, de de 2019.

Ao(À) Senhor(a)
Prof. Fr. SILVIA DOS SANTOS DE ALMEIDA
Coordenadora - PPGSP/UFGA
Universidade Federal do Pará

Assunto: Solicitação de Coletadas de Dados

Sra. Professora,

Em atenção ao Ofício nº 104/2019-PPGSP, apresento em anexo a quantidade de drogas apreendidas no Aeroporto Internacional de Belém/PA pela Polícia Federal.

No ensejo, informo que não foram realizadas Operações Policiais, de acordo com a classificação dessa Polícia Federal, para a repressão de drogas no âmbito do Aeroporto Internacional de Belém.

Finalmente, registro que a informação sobre a quantidade de policiais em serviço por turno é classificada como sigilosa pelo Ministro da Justiça, razão pela qual não pode ser fornecida nesse momento.

Atenciosamente,

Alexandre Ferreira Brabo
Delegado de Polícia Federal



Documento assinado eletronicamente por **ALEXANDRE FERREIRA BRABO, Delegado(a) de Polícia Federal**, em 06/11/2019, às 09:15, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.dpf.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **12919455** e o código CRC **4FBCE19B**.

Avenida Almirante Barroso, 4466, Souza, Belém/PA, - Belém/PA
CEP 66610-000, Telefone:

