

Apoderamento ilícito de aeronaves: Olimpíadas de Munique - 1972. Que aprendizado ficou?

palavras-chave:
Setor aeroportuário.
Apoderamento ilícito.
Legislação. Terrorismo.
Munique.

keywords: Airport Sector.
Illicit empowerment.
Legislation. Terrorism.
Munich.

O aumento da procura pelo setor aeroportuário, principalmente em razão da realização de grandes eventos esportivos ou de datas comemorativas tem provocado muitas discussões em busca do gerenciamento dos riscos que essa movimentação pode causar. O presente trabalho objetiva analisar como a legislação internacional se posiciona e como o Brasil está se adequando a ela, principalmente no que diz respeito ao terrorismo e ao apoderamento ilícito de aeronaves. A magnitude de um atentado terrorista requer medidas mais rigorosas por parte da comunidade internacional para reprimir, prevenir e combater esse tipo de ação. Além disso, esta reflexão aponta os acontecimentos trágicos das Olimpíadas de 1972, os quais servem como material de estudo, pois, além de terem se passado dentro de aeroportos, revelam diversas falhas de planejamento e execução.

The increase in demand for the airport sector, mainly due to the completion of major sporting events or holidays has provoked great discussion in search of management of risks this big movement can cause. The present work aims to analyze how international law is positioned and how Brazil is adapting to it, particularly with regard to terrorism and illicit aircraft empowerment. The magnitude of a terrorist attack requires more stringent measures on the part of the international community for suppressing, preventing and combating this type of action. In addition, this study points to the tragic events of the 1972 Olympics, which serve as study material, because, besides having been in airports, reveal several failures of planning and execution.

Introdução

Um dos fatos mais impressionantes no âmbito da criminalidade em nosso tempo é o apoderamento ilícito de aeronaves, uma vez que tal ação coloca em risco a vida e a segurança de muitas pessoas, além de comprometer a segurança da aviação civil.

Este artigo objetiva uma reflexão sobre fatos já ocorridos em situações as quais uma análise mais detalhada pode ser evitada antes da instauração do evento crítico, com ênfase nos fatos ocorridos nas Olimpíadas de Munique 1972. Sendo assim, faz-se necessária uma ponderação sobre uma segurança aeroportuária mais eficaz, priorizando a triagem de passageiros e objetos que adentram as dependências físicas de aeroportos e aeronaves, além da participação direta dos profissionais envolvidos em exercícios simulados, oferecidos pelas unidades especializadas em segurança pública ou forças armadas para que, com isso se crie uma relação de procedimentos operacionais padrões ou simplesmente que se saiba como agir em casos semelhantes.

Quando se trabalha com prevenção, a análise de fatos semelhantes pode ser muito útil para se deliberar quanto ao uso de mecanismos para minimizar ou mesmo evitar a instauração de um evento crítico (acontecimento grave ou perigoso), tornando a segurança aeroportuária ideal e segura para todos.

Os meios de transporte em massa e os aglomerados de pessoas sempre foram alvos de condutas criminosas, já que provocam grande repercussão na mídia e geram desestabilização das referências atacadas. De acordo com Silva (2012, p. 43-73), “em 1948 ocorreram os primeiros casos de desvio de aeronaves mediante intervenção criminosa e violenta, em sua maioria nos países socialistas.” Na dé-

cada de 1970, o apoderamento ilícito de aeronaves era considerado um dos fatos mais impressionantes em relação às condutas criminosas daquele tempo (FRAGOSO, 1970).

Sequestros, terrorismo e outras formas de violência na aviação civil fizeram com que os países atingidos celebrassem tratados e convenções para suprimir esse problema de segurança (SILVA, 2012). O Brasil, como signatário da Organização da Aviação Civil Internacional – OACI, deve se adequar às normas internacionais de segurança para proteção da aviação civil contra interferências ilícitas (PENHA, 2008).

O terrorismo internacional deve ser encarado com mais seriedade e ênfase no âmbito mundial, já que se trata de uma nova forma de gerar insegurança. Foi instaurado inicialmente por grupos criminosos que, na década de 40 adotaram ideologias religiosas, políticas e psicológicas para justificar suas ações e atacar os Estados e os cidadãos considerados opositores às suas causas. Esse tipo de atuação criminosa nem sempre foi claramente financiada por Estados, mas trata-se de uma criminalidade organizada que atinge dimensões globais. Um único indivíduo ou uma organização criminosa mediante ações específicas, pode colocar em perigo toda uma sociedade e ainda minar as bases político-administrativas de uma nação (SILVA, 2012).

O referido tema ainda não vem sendo tratado com muita ênfase no Brasil, já que o País nunca foi alvo de atentados terroristas. Entretanto, é preciso levar em conta que esse tipo de crime detém um caráter transnacional e, por isso, pode ser difundido em qualquer país:

A inexistência de uma tipificação, cumulada com o Princípio Constitucional da Reserva Legal, impedem que o Judiciário brasileiro possa buscar punir eventual criminoso, em razão da perpetração de um crime de terrorismo no Brasil, e isso porque, inexistindo legislação que defina o crime, inexistente o delito, com o que não se pode concordar. (SCHNEIDER, 2015).

Embora o Brasil não tenha sido alvo de práticas enquadradas como terrorismo, onze casos de apoderamento ilícito de aeronave foram registrados no país somente entre os anos de 1969 e 1972. Um caso foi registrado no dia 24 de abril de 1970, o qual informa o desvio do Boeing 737 da Viação Aérea São Paulo – VASP por Joaquim Batista, armado com uma pistola e um vidro de nitroglicerina. Luís Nucci, um hippie, também aderiu à ação e o avião foi conduzido até Cuba (FRAGOSO, 1970).

Apenas no dia 09 de julho de 1997 a aviação comercial brasileira conheceu o primeiro atentado à bomba na história do País com a explosão em voo de um Fokker 100 da TAM. Entre 55 passageiros, 07 ficaram feridos e 01 morreu após ser arremessado da aeronave.

Os episódios mencionados apontam para situações de ameaça à segurança da população brasileira. Nesse contexto, é necessário primeiramente um exercício para entender o significado da palavra “ameaça”. As definições ensinam que:

Ameaça é a intenção ou capacidade de um adversário empreender ações nocivas ou danos aos interesses do proprietário destes ativos, [...], vulnerabilidade é qualquer deficiência que pode ser explorada por um adversário, que possibilitará o acesso a um ativo. (PENHA apud CALDAS, 2003, p. 92).

Outra definição estabelece que “ameaça é uma representação, um sinal, uma certa disposição, gesto ou manifestação percebida como o anúncio de uma situação não desejada ou de risco para a existência de quem percebe”. (PENHA apud MATHIAS, 2003, p. 245-269).

Por isso, quando se trata de segurança aeroportuária, há uma estreita relação

com o fenômeno social, significa dizer que este se instala nos aeroportos, podendo acontecer tanto a nível internacional como nacional e os conflitos podem instaurar dentro ou fora dos aeroportos. Os cuidados se tornam relevantes por haver um crescimento exponencial criminoso em algumas convenções criadas visando diminuir e saber lidar com essa nova ação delituosa.

A partir de uma metodologia direcionada, com bases em pesquisa bibliográfica que envolve dados coerentes contidos em livros, artigos, decretos e documentos relacionados à segurança aeroportuária e ao apoderamento ilícito é que temos como finalidade a obtenção de resultados efetivos e uma análise criteriosa do aprendizado que ficou no caso das Olimpíadas de Munique de 1972.

1 Estudos realizados

Em se tratando de segurança aeroportuária, entende-se que a aviação civil se compromete a proteger e garantir a segurança de seus passageiros. Assim, a segurança aeroportuária elege métodos de proteção e prevenção a atos ilegais a fim de evitar que esse meio de transporte seja utilizado como forma de destruição, violência e coação, como em caso de apoderamento ilícito de aeronave. Com isso conta com o foco na qualidade e qualificação constante de colaboradores e empresas preparadas a atender à necessidade dos padrões sugeridos em tratados e convenções realizados no decorrer dos tempos.

1.1 Tratados e Convenções

Em geral, a bordo das aeronaves, existem pessoas de variadas nacionalidades, o que atrai ainda mais os atentados terroristas. Trata-se de uma forma de esses grupos radicais ganharem visibilidade, comoção mundial e imporem pressão política. A respeito desse tema, Garcia relata que:

A aviação civil internacional tem sido um dos alvos prediletos das atividades terroristas. Isso se dá, de um lado, pela notoriedade que tais ações conseguem colher, sobretudo na mídia; de outro, pela possibilidade de se desestruturar o meio de transporte mais rápido e eficiente que temos a nosso dispor, para não mencionar sua relativa vulnerabilidade. A conjugação desses motivos tem estimulado a realização de atentados que, de tal ou qual modo, se vinculam à navegação aérea (GARCIA, 2003, p. 313 - 314).

Por essa razão, foram criados mecanismos dispostos em convenções, congressos, tratados, diretrizes e regulamentos de modo a coibir ou minimizar atos dessa magnitude. Frago (1970) cita algumas dessas convenções: a Convenção de Haia de 16 de dezembro de 1970, relacionada à repressão e ao apoderamento ilícito de aeronaves; a Convenção de Montreal, de 23 de setembro de 1971, que aborda a repressão aos atos ilícitos contra a segurança da aviação civil e a Convenção de Barbados de 03 de junho de 2002, conhecida, também, como Convenção Interamericana Contra o Terrorismo.

No XI Congresso Internacional de Direito Penal, que se reuniu em Budapeste, em setembro de 1974, concluiu-se que a aviação civil internacional, levando em conta sua importância na vida moderna, tem que ser particularmente protegida contra atos ilícitos de desvio e apoderamento de aeronaves devendo, então, ser neutra em conflitos de nações e grupos para evitar ser alvo de agressões e ações violentas (SILVA, 2012).

As propostas do Comitê sobre Interferência Ilícita, promovido pela OACI, que conta com o auxílio do Grupo de Especialistas em Segurança da Aviação – AVSECP e apoiada em decisões adotadas pelo Conselho, em cumprimento da Resolução A31-4 da Assembleia, em sua 9ª edição, preveem:

Medidas a aplicar às provisões de bordo e aos fornecedores e repositores dos operadores aéreos; os testes para determinar a eficácia do programa; e a necessidade de notificar o Estado de destino conhecido ou presumido da aeronave que tenha sido objeto de apoderamento ilícito ou sequestro. (OACI, 2011).

A Convenção Interamericana contra o Terrorismo, que entrou em vigor internacionalmente no dia 03 de junho de 2002, e no Brasil no dia 26 de dezembro de 2005, através do Decreto nº 5.639, reafirma a necessidade de adotar, no Sistema Jurídico Interamericano, medidas eficazes para prevenir, punir e eliminar o terrorismo por meio da mais ampla cooperação, reconhecendo os graves danos econômicos aos Estados resultantes dos atos terroristas.

Assim, pode elaborar a ideia de que o terrorismo “é um crime ou uma série de crimes que se tipificam pelo alarma produzido, ordinariamente motivado pelos meios de estrago que o terrorista costuma usar” (ASÚA, 1950, p. 77).

A falta de definição clara quanto à tipificação penal não é um problema brasileiro, relatou o Ministro do Superior Tribunal Federal – STF Celso de Mello (2015).

Foram elaborados, no âmbito da ONU, pelo menos 13 instrumentos internacionais sobre a matéria, sem que se chegasse a um consenso universal sobre quais elementos essenciais, deveriam compor a definição típica do crime de terrorismo” (BRASIL. PLC nº 101, 2015).

A Convenção Interamericana contra o Terrorismo, assinada pelo Brasil em 2002 limitou-se a caracterizar a prática como uma grave ameaça para os valores referentes a democracia e para a segurança internacional (MELLO, 2015), o que afasta a cláusula de proteção a criminosos políticos refugiados no Brasil. Infelizmente, os debates e discussões sobre questões controvertidas na área penal acontecem somente depois que a incidência de tragédias expõe publicamente a vulnerabilidade do nosso sistema (SILVA, 2012).

Segundo Franco (1994), o dispositivo que trata do terrorismo é inconstitucional, pois o tipo penal nele contido refere-se, de forma genérica, aos “atos de terrorismo”, sem definição ou apresentação do seu real significado e isso fere o Princípio Constitucional da Reserva Legal, conforme preceitua o art. 1º do Código Penal (Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940): “Não há crime sem lei anterior que o defina. Não há pena sem prévia cominação legal”. Conforme esse embasamento legal o autor explica que:

Embora a figura criminosa em questão corresponda a um tipo misto alternativo, ao encerrar a descrição de várias condutas que equivalem à concretização de um mesmo delito, força convir que a prática de atos de terrorismo não se traduz numa norma de encerramento idônea a resumir as condutas anteriormente especificadas (FRANCO, 1994, p. 24).

Os atentados terroristas de 11 de setembro de 2001 aos prédios conhecidos como Torres Gêmeas, World Trade Center, localizados em Nova Iorque e ao complexo que abriga a cúpula administrativa da segurança nacional, conhecida como Pentágono, localizado em Washington, capital estadunidense, firmaram-se como ícones na história da aviação civil internacional. Nunca haviam ocorrido atentados tão grandiosos em termos de destruição, violência e ousadia e, mesmo em se tratando da maior potência bélica e econômica do mundo, não foi possível evitar que os ataques se concretizassem (NETO, 2008). Esse acontecimento ficou constituído como marco negativo na história da humanidade, a ponto de se difundir, desde então, o uso da expressão “pós-Onze de Setembro” para indicar fenômenos recentes da pós-modernidade (FELICIANO, 2005).

A inefetividade das declarações e tratados internacionais antiterroristas fi-

cou evidenciada quando Kofi Annan fez a seguinte declaração, em 01 de outubro de 2001, perante a Assembleia Geral das Nações Unidas, logo após os atentados de 11 de setembro de 2001:

É evidente que (as 12 Convenções e Protocolos relativos ao terrorismo internacional), mesmo uma vez aplicadas, não serão suficientes para por termo ao terrorismo, mas fazem parte do quadro jurídico que exige este esforço [...]. Será necessário, igualmente, chegar a um acordo para uma Convenção Global sobre o terrorismo internacional. (DANTAS, 2014, p. 8 apud ANNAN).

A conduta de apoderamento ilícito de aeronave envolve dois tipos de crimes: o apoderamento ilícito de aeronave propriamente dito e o terrorismo. A Constituição da República Federativa do Brasil enquadrar-os como delito, mas não houve a respectiva previsão infraconstitucional. Tratando do tema, há somente a Lei nº 7.170/83 e a Lei de Segurança Nacional, que pune em seus artigos 19 e 20 as práticas de “apoderamento ilícito de aeronaves” e os “atos de terrorismo”, entretanto não define com precisão o que seriam tais atos (SILVA, 2012).

Assim dispõem os artigos mencionados:

Art. 19: Apoderar-se ou exercer o controle de aeronave, embarcação ou veículo de transporte coletivo, com emprego de violência ou grave ameaça à tripulação ou a passageiros.
Pena: reclusão, de 2 a 10 anos.

Art. 20: Devastar, saquear, extorquir, roubar, sequestrar, manter em cárcere privado, incendiar, depredar, provocar explosão, praticar atentado pessoal ou atos de terrorismo, por inconformismo político ou para obtenção de fundos destinados à manutenção de organizações políticas clandestinas ou subversivas.
Pena: reclusão, de 3 a 10 anos.
(BRASIL. Lei nº 7.170, de 14 de dezembro de 1983).

Dessa feita, vale ressaltar que “o Brasil, mesmo não sendo alvo direto de atentados terroristas, tem o dever, com o cidadão, de se precaver contra a ocorrência do intuito, inexistindo razões plausíveis para que não o tenha feito até o momento” (SCHNEIDER, 2015, p. 4).

Para atender o proposto, são oferecidos cursos em áreas aeroportuárias segmentadas como: segurança de carga, operação de solo, atendimento ao passageiro, supervisão, gerenciamento e familiarização da aviação civil, operador especializado em RX, para vigilantes entre outros. Com o intuito de favorecer aos integrantes da tripulação treinamentos específicos podem ser ministrados, para triagem de passageiros hostis, limitações a acesso a objetos que ofereçam perigo, risco ou que possam ser utilizados de forma ilícita, nas dependências de aeroportos, aeronaves, fortalecendo as ações dos profissionais envolvidos, para que saibam lidar com todos os estágios e procedimento no decorrer de uma possível crise instaurada.

2 Estudo de caso

O atentado terrorista ocorrido nos Jogos Olímpicos de 1972, em Munique, Alemanha, foi provocado por um grupo terrorista de ideologia própria, intitulado “Setembro Negro” (grupo extremista palestino ligado à Organização para Libertação da Palestina – OLP). O evento olímpico terminou tragicamente em um grande aeroporto próximo. Além disso, no mesmo contexto, houve um apoderamento ilícito de aeronave meses depois.

Os organizadores dos jogos de Munique pretendiam realizar um evento amistoso, sem policiamento ostensivo. No Parque Olímpico e nos alojamentos dos atletas, os seguranças que ali estavam portavam apenas rádios, megafones e lanternas, sem fazer uso de nenhum armamento, algo inaceitável nos dias de hoje.

O evento em que as delegações esportivas de vários países comemorariam suas vitórias foi seriamente comprometido por fatos isolados, causando grande repercussão e mobilizando uma infraestrutura de pronta reação que demonstrou não estar preparada. De acordo com o relato de Klein:

Os erros no planejamento e na organização da missão de resgate da polícia no campo de aviação Fürstenfeldbruck, em 6 de setembro de 1972, foram especialmente intoleráveis e exasperantes. Os componentes operacionais do plano evidenciam, na melhor das hipóteses, a condução não profissional e negligente da missão. Na pior das hipóteses, os resultados apontam para uma repreensível covardia e um imperdoável abandono do dever. (KLEIN, 2006, p. 152).

O grupo terrorista, Setembro Negro, responsável pelo massacre nas Olimpíadas de Munique em 1972, originou-se da dissidência de alguns membros da Organização para Libertação da Palestina (OLP); eram, portanto, radicais islâmicos. Há indícios de que, com a ajuda do grupo revolucionário alemão Fração do Exército Vermelho (RAF) esses membros tenham conseguido entrar em Munique.

O Setembro Negro pretendia inicialmente, sequestrar alguns membros da delegação israelense para trocar pela liberdade de mais de duzentos presos palestinos, que se encontravam nas prisões em Israel, bem como dois membros do Exército Vermelho que o governo alemão deveria libertar.

Aproveitando-se do fato de a segurança ser frágil naquele ano, oito terroristas adentraram a Vila Olímpica através de uma cerca de proteção armados com rifles e granadas e invadiram o apartamento onde se encontravam os atletas. Após o grupo autointitulado como “Setembro Negro” entrar nas dependências da Vila Olímpica por volta das 04h30min da madrugada do dia 05 de setembro de 1972, ocorreram os primeiros disparos contra os atletas israelenses e não demorou muito para que vários policiais cercassem os alojamentos e iniciassem as negociações. O Setembro Negro exigia a libertação de 200 árabes presos em Israel e dos alemães Ulrike Meinhof e Andreas Baader, integrantes da Facção do Exército Vermelho detidos no País. Caso contrário, até às 9h da manhã do mesmo dia, todos os reféns morreriam. O governo alemão decidiu não acatar as exigências dos terroristas e assim, eles mudaram de estratégia.

Ante a negativa do governo alemão em negociar, o Setembro Negro exigiu um helicóptero para retirar terroristas e reféns da Vila Olímpica e levá-los para a Base Aérea de Fürstenfeldbruck, localizada na Baviera, onde um avião decolaria em direção a Cairo, no Egito. Após uma sequência de ações mal sucedidas, chegaram a aceitar, por fim, que um 727 da Lufthansa aguardasse os sequestradores com as turbinas ligadas. Porém, o responsável pela operação sabia que ele nunca levantaria voo, tendo em vista que a companhia não havia conseguido uma tripulação para operá-lo. (FRATTINI, 2014). O final desse evento foi trágico e nenhum resultado satisfatório foi alcançado.

Assim, um helicóptero foi disponibilizado e todos embarcaram, mas, quando chegaram à base, havia uma emboscada preparada por agentes alemães os quais- esconderam-se no avião para surpreender os terroristas. Ao perceber as movimentações estranhas, os terroristas acionaram granadas e provocaram a morte de todos que estavam no helicóptero. Morreram 17 pessoas: cinco atletas israelenses e seis treinadores, além de cinco membros do Setembro Negro e um policial alemão.

Sendo destacado como:

Munique inaugurou o uso de grandes eventos para o terrorismo, com um efeito potencializado em escala muito maior do que teria ocorrido se a ação fosse em Tel Aviv. [...] A ação do Setembro Negro atingiu caráter universal, na medida em que um atentado contra os jogos colocou a causa palestina em evidência (BONIS, 2012, p. 2).

Embora não fosse novidade na época atos de terrorismo palestino contra Israel, esse teve repercussão mundial e efeitos dramáticos, o que levou o governo alemão a criar uma unidade antiterrorista - GSG-9 - de combate ao terrorismo. A partir de então, todos os eventos esportivos são cercados por forte esquema de segurança. Várias nações também adotaram medidas de proteção para evitar possíveis ataques.

3 Aprendendo com os erros

Os israelenses, como tivessem experiências na luta contra o terror, quando da invasão na Vila Olímpica, reiteraram à Alemanha a ajuda de libertação dos esportistas, mas essa possibilidade não foi aproveitada pela polícia alemã, o que resultou em fracasso da operação.

Sem dúvida, houve um planejamento com muitos erros em relação à emboscada alemã quando terroristas e reféns se dirigiam à Base Aérea de Fürstenfeldbruck. Os alemães colocaram cinco atiradores posicionados para matar os terroristas. “Os atiradores 3,4 e 5 estavam no alto da torre de controle, o 2 escondido ao lado da caminhão que deveria ajudar no resgate de reféns e o 1 atrás da mureta.” (GWERCMAN, 2008, p. 63). Havia uma desvantagem numérica, já que os terroristas eram oito. Além do despreparo, eles não tinham equipamentos pesados como carros blindados disponíveis. “Apesar de distantes uns dos outros, os atiradores não tinham rádio para se comunicar e trocar comandos de disparar e cessar fogo ou informá-los que eram 8, e não 5, os terroristas.” (GWERCMAN, 2008, p. 63).

Quando perceberam tratar-se de uma emboscada, o pânico tomou conta dos terroristas e o tiroteio começou. Sabe-se que o líder do grupo, Luttif Afif, logo depois da meia noite, do dia 6 de setembro, apontou o fuzil AK-47 para os reféns que estavam dentro do helicóptero amarrados e abriu fogo contra eles. Morreram na hora os israelenses Springer, Halfin e Friedman. Berger, outro atleta israelense, morre momentos depois. Granadas foram lançadas contra o helicóptero, provocando a incineração dos corpos.

A alguns metros ao lado, o segundo helicóptero encontrava-se com os outros reféns, todos foram baleados com pelo menos quatro tiros cada um, possivelmente vítimas de outro terrorista, Adnan Al-Gashey. Diante desse cenário, Luttif Afif, ao tentar escapar, morre na troca de tiros com policiais, assim como seu companheiro Khalid Jamal. “A troca de tiros se intensificou, matando o chefe dos terroristas. No caos, o sequestrador Adnan Al-Gashey subiu no outro helicóptero, onde cinco israelenses estavam atados pelos pés e as mãos, e metralhou todos.” (GWERCMAN, 2008, p. 65). Três palestinos decidiram se entregar: Jamal Al-Gashey, Mohammed Safady e Adnan Al-Gashey. Ainda outro terrorista, Yusuf Nazza, também foi morto quando, na tentativa de fuga, trocou tiros com os policiais.

Realmente, muitas falhas foram cometidas. Os israelenses, durante vinte anos buscaram processos judiciais contra autoridades alemãs, solicitando que fossem revelados os documentos os quais vieram a público parcialmente, já que as forças alemãs não estavam preparadas para tal situação. A operação levou a muitas vítimas, pois o nível de preparação e a atitude da polícia alemã frente aos acontecimentos mostraram-se ineficaz.

A Alemanha e o mundo depararam-se com uma amarga lição, forçando a

uma reflexão sobre o terrorismo internacional, a República Federal da Alemanha criou o grupo GSG9, mais tarde a Áustria destaca-se com uma força especial – Cobra, a União Soviética, seis anos antes das Olimpíadas de Moscou, sob o comando de Yuri Andropov, dirigente do KGB, forma o Grupo Alfa, um bem planejado destacamento antiterrorista.

Vários fatores são considerados, como exemplo após os atentados ocorridos em Munique em 1972, a Assembleia Geral das Nações Unidas, em Resolução 3.034 (XXVII), adotada em 18 de dezembro de 1972, estudou a questão do terrorismo internacional, sem lograr êxitos. Verificando a inefetividade das declarações e tratados internacionais antiterroristas.

No Brasil, o órgão responsável pela administração nos aeroportos é a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – INFRAERO, a qual apresenta dados em seu anuário estatístico operacional de 2015, mencionando o movimento de 112.309.729 milhões de passageiros entre embarques e desembarques em seus 60 aeroportos administrados pela empresa. Dados significativos que vêm aumentando devido à procura por esse meio de transporte.

Nesse sentido, cabe estabelecer ainda maiores cuidados com a segurança aeroportuária, conforme estabelece o anexo 17 da OACI, que normatiza recomendações para a proteção da aviação civil internacional contra os atos de interferência ilícita, que foram elaboradas pelo Comitê com a ajuda de um Grupo Ad Hoc de Especialistas em Segurança da Aviação em nove edições, (OACI, 2011).

4 Conclusão

Um dos grandes males da vida moderna é sem dúvida o terrorismo. Os conflitos sociopolíticos e culturais tendem a se propagar e o que se observa é um extremismo intenso se ontem era a identificação étnica social e um nacionalismo extremo, hoje, este substrato ideológico baseia-se em religião e cultura.

Ameaças terroristas estão diariamente em noticiários, uma vez que o terrorismo tem como propósito não só derrotar o inimigo, mas divulgar uma mensagem política sobre a causa do movimento. Haja vista o ataque em Munique, cujo objetivo era chamar atenção para o conflito entre israelenses e palestinos, sendo que a condição fundamental dos atentados é a propagação pela mídia.

Atos terroristas caracterizam-se por serem direcionados às pessoas com violência ou grave ameaça. Mas esse cenário amplia-se com o terrorismo eletrônico, uma vez que grupos radicais têm acesso às modernas tecnologias para realizar atos além de recrutar jovens idealistas para suas causas.

A magnitude dos atentados terroristas requer atitudes mais drásticas por parte da comunidade internacional em termos de prevenção, repressão e combate. O Brasil vem procurando adequar seu sistema penal às normas estabelecidas nos Tratados e Convenções Internacionais sobre a Segurança da Aviação Civil dos quais é signatário. Como se vê, de uma forma ou de outra, a atividade aeroportuária sempre estará envolvida em grandes eventos e, por isso, requer a devida atenção, principalmente em questões de segurança. O recomendável é que todas as possibilidades de prejuízo ao bom andamento da ordem pública sejam estudadas para serem inseridas em manuais ou planos de procedimentos, indicando funções individuais para que, caso ocorra um evento crítico, ele possa ser administrado e solucionado de forma satisfatória.

Referências

ASÚA, Jimenez de. **Tratado de Derecho Penal**. v. 2, Buenos Aires: Lozada, 1950.

BRASIL. **Decreto-Lei nº 2.848**, de 07 de dezembro de 1940. Código Penal Brasileiro.

BRASIL, **Decreto nº 5.639**, de 26 de dezembro de 2005. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2005/Decreto/D5639.htm>. Acesso em: 28 mai. 2016.

BRASIL, **Lei nº 7.170**, de 14 de dezembro de 1983. Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

BRASIL, **PLC nº 101**, de 20 de agosto de 2015. Disponível em: <<https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/122772?o=d>>. Acesso em: 28 mai. 2016.

CALDAS, Cláudio Ferreira. **Análise de riscos na área de segurança corporativa: identificação de desenvolvimento dos fatores relevantes em todas as etapas do processo**. Monografia (Pós-Graduação em Gestão de Segurança Corporativa) – Fundação Getúlio Vargas, Escola Brasileira de Administração Pública e de Empresas, Rio de Janeiro, 2003.

DANTAS, Bartira P. A **Caracterização do Atentado Terrorista em Aeronaves e a Incidência da Responsabilidade do Estado Brasileiro**. 2014. 21 p. Artigo (Doutorado em Ciências Jurídicas e Sociais). Universidad del Museo Social Argentino, Buenos Aires.

FELICIANO, Guilherme Guimarães. **Terrorismo: contornos jurídicos para o Direito Penal**. Teresina: Jus Navigandi, n. 782, 2005. Disponível em: <<https://jus.uol.com.br/revista/texto/7189>> . Acesso em: 5 abr. 2011.

FRAGOSO, Heleno Cláudio. **Para uma interpretação democrática da Lei de Segurança Nacional**. Disponível em: <http://www.fragoso.com.br/cgi-bin/heleno_artigos>. Acesso em: 20 abr. 2011.

FRANCO, Alberto Silva. **Crimes hediondos** – notas sobre a lei 8.072/90. 3. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1994. 94 p.

FRATTINI, Eric. **Mossad os carrascos do Kidon: a história do temível grupo de operações especiais de Israel**; adaptação: SÁ, Alessandra, São Paulo: Seoman, 2014. 392 p.

GARCIA, Márcio P. P. Aviação Civil e Terrorismo. In: BRANT, Leonardo N. C. et al. **Terrorismo e Direito: os impactos do terrorismo na comunidade internacional e no Brasil**. Rio de Janeiro: Forense, 2003. p. 313-314.

GWERCAMAN, Sérgio. **Revista Super Interessante** – Olimpíada, Munique, 1972. 222. ed. Rio de Janeiro: Abril, 2006. Disponível em: <<http://super.abril.com.br/historia/olimpiada-munique-1972>>. Acesso em: 21 mai. 2016.

ICAO, Annex 17. Security - **Safeguarding International Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference**. 9. ed. ICAO: Incorporating Amendments 1-12. 2011. p. 54.

KLEIN, Aaron J. **Contra-Ataque**. Rio de Janeiro: Ediouro, 2006. 147p.

MATHIAS, Suzeley Kalil. **Novas Ameaças: Dimensões e Perspectivas**. Desafios para a cooperação em defesa entre Brasil e Argentina. São Paulo: Sicurezza, 2003. p. 245-279.

NETO, José Cretella. **Terrorismo internacional – inimigo sem rosto, combatente sem pátria**. São Paulo: Millennium, 2008. 752 p.

PENHA, G. C. G. **Análise de riscos de ocorrência de atos ilícitos em aeroportos brasileiros**. 2008. 92 p. Monografia (especialização em transportes). Centro de formação de recursos humanos em transportes, Universidade de Brasília, Brasília.

SCHNEIDER, Conrado. **Terrorismo na legislação brasileira**. Revista Jus Navigandi, Teresina, n. 4396, jul. 2015. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/39032>>. Acesso em: 01 mai. 2016.

SILVA, Sidney Bueno. **Apoderamento ilícito de aeronaves e terrorismo**. Revista Brasileira de Ciências Policiais, Brasília: RBCP, v.3, n.1, p. 43-73, jan./jul. 2012.

ARTIGO SUBMETIDO EM 29/06/2016 E
ACEITO PARA PUBLICAÇÃO EM 03/07/2017
Rodrigo de Oliveira Rodrigues
marvelror@msn.com
