

---

**TERRORISMO INTERNACIONAL  
NO ÂMBITO DA AVIAÇÃO COMERCIAL**  
— SUAS IMPLICAÇÕES NA SEGURANÇA E DEFESA NACIONAL —

---

*Luis Manuel Oliveira Ripado*

---

**TERRORISMO INTERNACIONAL  
NO ÂMBITO DA AVIAÇÃO COMERCIAL**  
—SUAS IMPLICAÇÕES NA SEGURANÇA E DEFESA NACIONAL—

---

**SUMÁRIO**

1. *INTRODUÇÃO*
2. *O TERRORISMO INTERNACIONAL E SUAS ACÇÕES DESESTABILIZADORAS*
3. *«DOSSIER LOCKERBIE» — REACÇÕES GOVERNAMENTAIS*
4. *RECENTES ATENTADOS TERRORISTAS*
5. *CONVENÇÕES INTERNACIONAIS*
6. *AEROPORTOS NACIONAIS — MEDIDAS DE SEGURANÇA*
7. *ACÇÕES TERRORISTAS E SUAS IMPLICAÇÕES NA SEGURANÇA E DEFESA NACIONAL*
8. *CONCLUSÕES*

**1. INTRODUÇÃO**

Procurei, através duma análise cuidada e recolha de elementos junto de fontes fidedignas, dissertar sobre um tema que, envolvendo algo de secretismo e constituindo ainda de certo modo um «TABU» junto da opinião pública, tem marcado profundamente as sociedades contemporâneas pela desestabilização causada, pela brutalidade constatada e pelo pânico gerado através de todo um conjunto de acções de alta violência conducentes a perigar a própria segurança e a pôr em causa o «espírito de defesa» de cada Estado/nação.

Entre os problemas que me preocupam está a irracionalidade do terrorismo internacional. Não importa que sejam elevados os objectivos profetizados pelos terroristas, pois as suas actividades são sempre criminosas, sempre destrutivas, lançando a espécie humana ao tempo em que não

havia lei, ao tempo do caos, provocando complicações internas e internacionais, opondo-se às metas da PAZ e do Progresso.— Não existem maus assassinos ou bons assassinos, existem apenas ASSASSINOS.

Citando Francisco Sá Carneiro, quanto mais intensamente nos apegamos à Defesa da Democracia, mais necessário é dizer, a tempo, A VERDADE.

## 2. O TERRORISMO INTERNACIONAL E SUAS ACÇÕES DESESTABILIZADORAS

Cerca de três milhões de pessoas voam para qualquer lado, todos os dias, a todo o momento. Existem uns estimados 3000 passageiros/avião no ar, voando entre 6700 aeroportos por todo o mundo. Esta aritmética soma-se ao pesadelo global de segurança.

Os passageiros e os aviões são completamente vulneráveis aos terroristas, apesar dos esforços para aumentar a segurança.

Nos anos de 60 e 70 a ameaça chegou de sequestradores, e grande número de companhias de aviação foram acometidas por piratas do ar, principalmente grupos de palestinianos procurando dramatizar a sua guerra contra Israel.

Os sequestros tornaram-se numa ameaça permanente, obrigando a que a segurança dos aeroportos e das transportadoras aéreas revitalizassem os seus meios de defesa, nomeadamente através de novos equipamentos e preparação dos seus quadros de pessoal, o que tornou mais difícil as acções dos terroristas nas suas tentativas de introduzirem armas a bordo dos aviões, mesmo quando algumas dessas armas de mão são parcialmente feitas de material de plástico duro, em que apenas o cano, o carregador e o gatilho são de metal, o que permite a sua desmontagem e montagem em pleno voo.

As forças especializadas em acções antiterroristas tornaram-se como uma ameaça dissuasora para os potenciais sequestradores. Estas unidades de elite, nomeadamente as SAS do Reino Unido, a Força Delta dos EUA e a GSG da Alemanha Federal, têm atacado súbita e violentemente as transportadoras aéreas sequestradas, no sentido de resgatarem os reféns e matar ou capturar os terroristas. Contudo outros «raides» efectuados têm sido mal executados, ocasionando reféns mortos ou com ferimentos graves.

Mas agora, quem viaja de avião, enfrenta uma ameaça mais séria, mais sofisticada, a bomba «high-Tech» do tamanho de um livro de bolso. Invariavelmente, os sequestradores apresentam exigências, nomeadamente a libertação de companheiros que se encontram detidos, concessões políticas ou simplesmente resgates. Porém, as redes bombistas não apresentam exigências, não pactuam com acções negociadas, e, com bastante frequência, não reivindicam quaisquer responsabilidades.

A coreana Kim Hyon-Hui foi condenada à morte em 1989 por atentar à bomba contra um avião da Korean Airlines, em 29 de Novembro de 1987, quando o avião sobrevoava o mar de Andaman, matando 115 pessoas, declarando que o fizera às ordens do Presidente norte-coreano Kim Il-Sung, a fim de que não se realizassem os Jogos Olímpicos de Seul/88.

Um «B-727», da Companhia Columbiana AVIANCA, explodiu após ter descolado do aeroporto de Bogotá em 27 de Novembro de 1989, matando 107 pessoas. Tudo indica ter-se tratado de um acto de sabotagem efectuado pelos chamados «BARÕES DA DROGA» do cartel de Medellín, como retaliação pela repressão governamental sobre os traficantes de cocaína.

Porém a maior parte das aeronaves que explodiram em voo parece terem sido sabotadas por extremistas anti-Israel, palestinianos anti-Estados Unidos, possivelmente fomentados pelo Irão, pela Líbia ou pelos dois em simultâneo, cujo objectivo primordial seria o fomentar do terror com o intuito de impedir os esforços de Paz e causar o caos económico.

Desde 1985, estimam-se em cerca de 1200 pessoas as mortas por atentado em sabotagens aéreas.

O aumento da sofisticação de bombas, fabricadas com a mais alta tecnologia, tem criado um terrível dilema para as empresas de segurança, para as companhias de aviação, e para as autoridades aeroportuárias no prosseguimento da luta contra os terroristas.

Os explosivos de plástico podem ser confundidos com barras de sabão, com cordas à volta de volumes e até com folhas de papel, não sendo nenhuma destas detectáveis nos aparelhos de RX instalados nos aeroportos. Os especialistas ocidentais dos serviços secretos afirmam que as bombas podem ser ligadas a relógios de acção retardada, os quais podem passar meses antes de as bombas escondidas nos aviões detonarem.

A Administração Federal da Aviação Civil Americana (FAA/USA) ordenou que 40 aeroportos mais importantes dos Estados Unidos instalas-

sem unidades de análise de 10 toneladas de neutrão térmico — TNA —, no sentido de serem detectados explosivos inodoros e maleáveis, como o SEMTEX fabricado na Checoslováquia, o qual foi utilizado em várias acções bombistas, sendo o mais preferido pelo grupos terroristas.

Alguns países, nomeadamente a França e o Japão, estão desenvolvendo um sistema semelhante; contudo a coordenação internacional permanece desigual. Na verdade, a segurança tem sido reforçada em muitos países industrializados. Contudo no Cairo, Atenas e Roma — aos quais se costumam chamar «novo triângulo das Bermudas» continuam a registar-se repetidos lapsos na segurança dos seus aeroportos mais importantes.

Porém, os peritos consideram os esforços por parte de alguns países do Terceiro Mundo, principalmente de África, como sendo pouco mais que cosmética. A explosão verificada a bordo de um «DC-10» da companhia francesa UTA, que efectuava um voo de Brazzaville para Paris, sobre o deserto de Tenere, matando 170 pessoas, vem dar algum crédito a esse argumento. As investigações levadas a efeito concluíram que se tratou de uma bomba, feita de folhas de PENTRITE explosiva, colocada numa mala embarcada em Brazzaville.

A maior parte deste tipo de atentados, levados a efeito na última década, têm ligações com um homem, um radical palestino chamado Hussein Mohammed Urami, principal dirigente de um grupo radical denominado «Organização 15 de Maio».

Esta organização terrorista foi assim designada após a data da fundação do Estado de Israel, tratando-se dum grupo dissidente da Frente Marxista Popular para a Libertação da Palestina, o qual iniciou a era moderna de sequestros aéreos em conjunção com grupos, nomeadamente o Exército Vermelho Japonês e a facção Baader-Meinhof da Alemanha.

Os peritos da contra-espionagem norte-americana afirmam que Hussein Mohammed Urami foi o pioneiro dos atentados com bombas nas bagagens dos passageiros no começo dos anos 80, enchendo malas e sacos de viagem com SEMTEX nivelado a uma espessura de menos de um quarto de polegada. As bombas eram detonadas por dispositivos barométricos ou por espoletas de acção retardada.

Urami, cujo nome de guerra é Abu Ibrahim, mais o seu grupo, encontram-se baseados em Bagdade tendo sempre recebido o apoio do Presidente Saddam Hussein.

Ao grupo de Urami juntaram-se outras terroristas, nomeadamente a Frente Popular para a Libertação da Palestina — Comando Geral (FPLP — CG), que tem sido acusada pelo desastre de Lockerbie, e uma facção obscura denominada Hawari, nome do seu dirigente máximo, cujo nome real é Abdallah Abd Amid Labib.

Um dos auxiliares directos de Urami é o palestiniiano de origem jordana Mohammed Rashid, o qual tem sido procurado incessantemente pelas autoridades norte-americanas devido a ter sido o «cérebro» do planeamento de, pelo menos, dois atentados à bomba contra transportadores aéreos americanos, e tentativas frustradas de mais três.

No respeitante ao primeiro desses atentados, ocorrido em 11 de Agosto de 1982, foi morto um jovem japonês de 16 anos e 15 passageiros ficaram feridos a bordo dum «Boeing 747» da Pan American em voo de Tóquio para Honolulu. A 2 de Abril de 1986, quatro americanos, incluindo um bebé, foram mortos quando uma bomba explodiu a bordo dum «Boeing 727» da TWA, em viagem de Atenas para Roma.

Seguindo com a maior minúcia os atentados bombistas de 82, os investigadores norte-americanos compararam as impressões digitais num bilhete de identidade utilizado por um passageiro de nome Harouk com as de uma gravação existente na Grécia, pertencente a Mohammed Rashid, ali encarcerado em 1972 pelo tráfico de droga.

As autoridades gregas, agindo em cooperação com a contra-espionagem norte-americana, prenderam Rashid no aeroporto de Atenas, em 30 de Maio de 1988, tendo-o mantido na prisão durante cinco meses, por tentar entrar no país com um falso passaporte sírio.

Os Estados Unidos da América pediram a sua extradição, sendo a mesma concedida pela instâncias judiciais gregas. Contudo Rashid apelou para o Supremo Tribunal grego, que confirmou a legislação. Porém, pela lei grega, as decisões relativas a extradição deverão ser ratificadas pelo Ministro da Justiça, e tendo Rashid reivindicado ser oficial da Organização para a Libertação da Palestina (OLP), cujo verdadeiro nome era Mohammed Hanndan, continua detido na prisão de Korydallos, em Atenas.

A organização denominada Frente Popular para a Libertação da Palestina — Comando Geral (FPLP — CG) surgiu antes do desastre de Lockerbie.

Em 26 de Outubro de 1989, agentes alemães federais prenderam 14 quadros operacionais daquela organização terrorista, incluindo o seu diri-

gente máximo para a Europa, Kahall Dalkamoni. Nesta operação antiterrorista foi também apreendida uma sofisticada bomba barométrica SEMTEX inserida num rádio-cassete *toshiba* «boombeat», semelhante à que se crê ter sido introduzida clandestinamente a bordo do «Boeing» da Pan American que explodiu sobre Lockerbie.

### 3. «DOSSIER LOCKERBIE» — REACÇÕES GOVERNAMENTAIS

As reacções dos governos norte-americano e europeus face ao desastre de Lockerbie foram de certa forma controversas.

Seguindo o exemplo da explosão que pôs tragicamente termo ao voo PAN AM 103, em Dezembro de 1988, onde pereceram 270 pessoas, a Administração Federal da Aviação Americana (FAA) introduziu medidas que alguns peritos de segurança consideraram ter sido mal tomadas.

Afirma-se que a análise térmica dos neutrões (TNA) é a única credível para detectar o SEMTEX, e a mais controversa medida proposta pela FAA foi a instalação de equipamentos TNA em 15 aeroportos dos Estados Unidos e mais 25 equipamentos em aeroportos estrangeiros considerados de «alto risco», utilizados pelos transportadores aéreos americanos.

O desastre causou publicidade sem precedentes em todo o mundo, tendo as entidades ligadas à segurança da aviação ficado sob extrema pressão perante a obrigatoriedade de tentarem resolver os problemas surgidos pelo terrorismo em geral, e pelos explosivos SEMTEX de plástico em particular.

Os críticos afirmaram que a tecnologia implantada à volta da TNA (análise térmica dos neutrões) estava abertamente para além do estágio de protótipo, e, custando cada um dos equipamentos cerca de 150 milhões de escudos, as mesmas poderiam ser neutralizadas pelos terroristas.

A Administração Federal Americana da Aviação Civil, congénere da Direcção-Geral da Aviação Civil Portuguesa, ainda não fez quaisquer mudanças ao seu programa TNA, embora seja possível que o mesmo venha a ser retardado face ao protesto do Conselho Internacional dos Operadores Aeroportuários, que acham que as verbas despendidas poderiam ser gastas mais eficientemente.

Ao abrigo do contrato entre a FAA e a Organização Internacional de Tecnologia Aplicada (SAIC) foram encomendadas seis novas unidades (TNA)

para avaliação, antes de ser tomada qualquer decisão sobre a implementação deste programa (TNA) em 40 aeroportos.

O equipamento TNA não poderá garantir uma segurança rigorosa. No entanto, trata-se da tecnologia mais recente e avançada como uma «arma» necessária na luta contra o terrorismo. Contudo existe a necessidade de desenvolver tecnologias adicionais na área de detecção de explosivos.

O Governo francês, face ao acidente de Lockerbie, está disposto a apostar no equipamento TNA, através dum trabalho conjunto com o Governo norte-americano, esperando ter uma versão operacional pronta dentro de dois anos, cujo trabalho em curso tem como factor primordial a redução drástica da taxa de falso alarme, a qual é demasiadamente elevada.

Poucos foram os aeroportos europeus que se abstiveram do fatídico acontecimento de Lockerbie.

As entidades aeronáuticas dos diversos países têm solicitado aos respectivos governos aumentos substanciais das verbas orçamentais para desenvolvimento e investigação na área da segurança.

A título de exemplo, a FAA/EUA exigiu cerca de 27 milhões de dólares para o ano fiscal de 1991. O seu pessoal de segurança será aumentado para 120 no ano fiscal corrente e para mais de 170 no ano fiscal de 1991. Os seus efectivos em curso ascendem a 700 peritos.

O incidente de Lockerbie e o atentado a um avião da UTA, no ano de 1989, tiveram um efeito marginal na política de segurança aérea do Governo francês, conforme as declarações do Conselheiro de Segurança, Sr. Jean François Boisset, e do Director-Geral da Aviação Civil Francesa, Sr. Daniel Tenenbaum, em que ambos consideraram que os acidentes ocorridos contribuíram negativamente para um fundo de crescimento rápido na área de segurança, que despendia 3 000 000 de dólares em 1986 e passou para cerca de 30 000 000 no ano de 1991. A assistência técnica a outros países, com a finalidade de fomentar a segurança, ascenderá a cerca de 50 000 000 de dólares no ano em curso.

Em Julho de 1989 a Direcção-Geral da Aviação Civil Francesa foi investida, por parte do Governo, para «obrigar» as companhias de aviação privadas a admitirem pessoal de segurança adicional. No final do ano de 1990, cerca de 25 por cento dos efectivos de segurança serão privados. Isto constitui parte da política governamental francesa no sentido de encorajar a contratação de serviços públicos.

A reacção alemã tem-se mostrado de certa forma passiva. Isto reflecte, em parte, a complexidade de providências cautelares tomadas em prol da segurança aeronáutica.

Apenas algumas companhias que voam a partir do Reino Unido, rotineiramente, visualizam toda a bagagem a ser transportada, utilizando exames manuais ou equipamentos de RX (Ex: Cathay Pacific, El Al), mas esta situação tem tendência para mudar.

A visualização da bagagem a transportar tem-se tornado mais comum com a realização do que o anexo 17 é apenas parte da resposta à sabotagem. Trata-se duma regra da ICAO (Internacional Civil Aviation Organization), que precisa que se um passageiro fizer o «check-in» da bagagem, e o mesmo não se encontrar a bordo da aeronave, a sua bagagem é desembarcada, evitando-se assim que um potencial terrorista (sabotador) se sirva da mesma para colocar cargas explosivas com o intuito de destruir o avião.

Contudo, o avião pode ser alvo de risco de sabotagem por «pessoas inconscientes», que, agindo com boa-fé, aceitam pequenas encomendas, cujo conteúdo real são cargas explosivas, e que involuntariamente transportam para bordo, ou colocam no interior das suas bagagens.

A visualização da bagagem a transportar tem como finalidade opôr-se a este problema. Contudo a visualização do correio irá passar a ter o mesmo tratamento até meados de 1991.

O Ministro alemão federal dos Transportes, tal como o seu homólogo britânico, concertaram na necessidade de visualizar a bagagem a transportar, estando a ser desenvolvidos mecanismos de actuação nesse sentido.

Os quatro países mais afectados pelos dois mais recentes e sérios actos de sabotagem aérea, nomeadamente o de Lockerbie, aumentaram o número de inspectores para garantirem que se atingiram os padrões de segurança desejáveis, e que as sanções contra esses casos têm sido altamente reforçadas. Também se procurou obter legislação adicional adequada, para aumentar os seus poderes, com o intuito de reforçar os padrões de segurança.

O controlo de acesso a áreas sensíveis nos aeroportos do Reino Unido, após o acidente de Lockerbie tem sido substancialmente reforçado, e os mesmos procedimentos de segurança têm sido aplicados em simultâneo, quer a pessoal que labora na área aeroportuária quer aos próprios passageiros.

Está a ser introduzido em Londres, no aeroporto de Heathrow, um novo sistema electrónico de cartões, apenas reservado ao pessoal (cerca de

41 000 funcionários). O acesso pode ser negado a um portador de um cartão roubado, no prazo de dois minutos, tempo necessário para a análise do respectivo cartão.

A confusão que persistiu durante largos meses, após o acidente de Lockerbie, realçou o excesso de departamentos governamentais em todos os países onde existem responsabilidades pela segurança aérea. Esta situação é mais uma consequência da história do que da aproximação racional ao problema, devendo ser revista agora uma vez que existe vontade política para elevar os padrões de segurança.

A título de exemplo, nos aeroportos franceses o Ministro do Interior é a entidade responsável pela segurança dos passageiros e da sua bagagem; a alfândega pela bagagem, carga e correio a serem transportados, e a Polícia pela segurança de aviões e respectivos terminais.

No Reino Unido, as forças da polícia local têm jurisdição sobre os aeroportos dentro da sua área. Contudo existem mais dois corpos de Polícia que desenvolvem acções de igual importância no respeitante à vigilância e defesa, nomeadamente o Special Branch e a Anti-Terrorist SQUAD. O Ministro dos Transportes redige e reforça os regulamentos de segurança aeronáutica. O Home Office, o Ministro da Defesa e o Serviço de contra-espionagem, MI5, também têm funções sobrepostas.

Nos Estados Unidos da América, a Administração Federal da Aviação Civil (FAA), o Federal Bureau of Investigations (FBI), o Departamento de Justiça, o Departamento de Estado, o Pentágono, a Central Intelligence Agency (CIA) e o National Security Council, todos têm um papel comum a desempenhar no âmbito da segurança aeronáutica (Security and Facilitation).

A cooperação internacional é também factor primordial sobre a feitura de qualquer plano de segurança nacional; contudo essa cooperação tem tido um sucesso limitado.

Os acordos conseguidos no passado, nomeadamente em Tóquio (1963), Haia (1970), Montreal (1971) e em Bona (1978), tiveram como fundamento unir as nações na corrida antiterrorista. Contudo os mesmos foram simplesmente ignorados no passado, devido a conveniências de ordem política.

Torna-se difícil convencer os países que não são vítimas dos maiores desastres que os procedimentos que têm seguido durante vários anos já se encontram ultrapassados, provocando lacunas graves no âmbito da segurança.

No encontro trienal da ICAO, levado a efeito no passado mês de Outubro, a assembleia adoptou uma resolução respeitante à marcação de explosivos de plástico ou sem folha, com o objectivo de torná-los detectáveis. Isto pode ser feito quer por adição de uma pequena quantidade de material radioactivo, quer através da combinação de determinados componentes químicos.

Torna-se necessário o apoio ao mais alto nível político para que o terrorismo possa ser erradicado.

#### 4. RECENTES ATENTADOS TERRORISTAS

1986:

*2 de Abril* — Quatro americanos foram mortos quando uma bomba explodiu a bordo de um «Boeing 727» da TWA, em voo de Roma para Atenas.

*15 de Setembro* — Quatro palestinianos tomaram um «Boeing 747» da Pan American com cerca de 400 passageiros a bordo, no aeroporto de Karachi, exigindo a libertação de compatriotas seus presos em Chipre. O pesadelo durou 17 horas, altura em que o combustível terminou e as luzes se apagaram. Os terroristas abriram fogo e arremessaram granadas, matando 21 passageiros e ferindo mais de 100, antes de os comandos paquistaneses conseguirem entrar a bordo, numa tentativa desordenada de resgatarem os reféns.

*25 de Dezembro* — Um «Boeing 737» da Iraqui Airways, em voo de Bagdade para Amman com 107 pessoas a bordo, foi sequestrado por dois terroristas, caindo no deserto da Arábia Saudita. Sessenta e duas pessoas morreram. Os investigadores atribuíram a responsabilidade a cinco diferentes facções terroristas. O Iraque acusou o Irão, seu adversário na guerra do Golfo.

1987:

*24 de Julho* — Um xiita libanês, pró-iraniano, sequestrou e desviou para Geneve um «DC-10» da Air Afrique, em viagem da República Centro-Africana para Paris. Matou um passageiro francês, antes de ser dominado. Os outros 165 passageiros escaparam, contudo 30 foram feridos. Os sequestradores exigiram a libertação de dois xiitas presos na República Federal Alemã durante atentados terroristas.

*29 de Novembro* — Um «Boeing 707» da Korean Airlines caiu no mar de Andaman ao aproximar-se da costa da Birmânia, num voo de Bagdade para Seul. Todas as 115 pessoas que transportava pereceram. Uma mulher coreana, Him Hyon-Hui, foi condenada à morte pelo atentado perpetrado. Esta terrorista confessou que colocara duas bombas no «B707» obedecendo às ordens do Presidente norte-coreano, Kim Il-Sung, a fim de causar perturbação aos Jogos Olímpicos de Seul/88. A Coreia do Norte negou o envolvimento.

1988:

*5 de Abril* — Guerrilheiros xiitas sequestraram um «Boeing 747» da Kuwait Airways, em voo de Banguécoque para o Kuwait. O avião foi desviado para Mashhad, no Irão, e depois para Chipre. Os sequestradores exigiram a libertação de 17 terroristas pró-iranianos. Os terroristas libertaram alguns reféns em Mashhad e em Chipre. Antes do avião prosseguir para Argel, foram mortos dois passageiros. Em Argel os restantes reféns foram libertados, tendo os sequestradores desaparecido aparentemente com salvo-conduto garantido pelo Governo argelino.

*21 de Dezembro* — Um «Boeing 747» da Pan American explodiu sobre Lockerbie, na Escócia, durante o voo de Londres para Nova York, matando todas as 259 pessoas que transportava e mais 11 que se encontravam em terra, totalizando 270 seres humanos. Os investigadores declararam que a bomba fora escondida num rádio-leitor de cassetes e metida no avião. Acusaram a facção síria da Frente Popular para a Libertação da Palestina — Comando Geral, e o Irão.

1989:

*19 de Setembro* — Um «DC-10» da companhia francesa UTA explodiu sobre o deserto de Tenebre, no Níger, matando todas as 171 pessoas que transportava. O Jornal «Le Fígaro» fez referência a investigadores que declararam ter a certeza de que uma bomba fora colocada numa mala e embarcada no aparelho durante a sua última escala em Brazzaville, no Congo.

*27 de Novembro* — Um «Boeing 727» da companhia colombiana Avianca explodiu após ter descolado de Bogotá, matando todas as pessoas que transportava, num total de 107. Os investigadores declararam que uma

bomba explodira perto dos depósitos de combustível e acusaram o cartel de Medellín («Barões da Cocaína») da Colômbia, alegadamente responsáveis por mais de 200 atentados bombistas urbanos no espaço de três meses.

## 5. CONVENÇÕES INTERNACIONAIS

- *Convenção de Tóquio*, realizada em 14 de Setembro de 1963, tratou das disposições legais referentes às infracções e a certos outros actos cometidos a bordo de aeronaves.  
Esta convenção não foi aplicada às aeronaves utilizadas em serviços militares, alfandegários ou policiais.
- *Convenção da Haia*, realizada em 16 de Dezembro de 1970. Os Estados Partes consideraram que os actos ilícitos de captura ou de exercício do controlo de aeronaves em voo comprometem a segurança das pessoas e dos bens, prejudicam gravemente a exploração dos serviços aéreos e abalam a confiança dos povos do Mundo na segurança da aviação civil; consideraram que a prática de tais actos os preocupa gravemente; consideraram que, a fim de prevenir tais actos, se torna urgente prever as medidas apropriadas para a função dos seus autores, acordaram legislação para a repressão da captura ilícita de aeronaves.
- *Convenção de Montreal*, realizada a 23 de Setembro de 1971. Os Estados Partes consideraram que os actos ilícitos contra a segurança da aviação civil põem em perigo a segurança das pessoas e dos bens, afectam gravemente a exploração dos serviços aéreos e abalam a confiança dos povos do mundo na segurança da aviação civil, e, tendo em vista prevenir tais actos, tornou-se necessário e urgente tomar medidas adequadas conducentes à repressão de actos ilícitos contra a segurança da aviação civil.

## 6. AEROPORTOS NACIONAIS — MEDIDAS DE SEGURANÇA

O instinto prevalece sobre a tecnologia, quando se trata de localizar potenciais terroristas.

As companhias passaram a compreender que o seu sucesso residia fundamentalmente na confiança do público através duma prestação de serviços eficientes, com particular relevo para a área de segurança.

Face à crescente actividade comercial internacional, tanta a ANA — Aeroportos e Navegação Aérea — EP, com a TAP — Air Portugal, deram um salto qualitativo através de vultosos investimentos para a aquisição de material de segurança, onde predominam as mais avançadas tecnologias, ao mesmo tempo que vão oferecendo aos passageiros a sua qualidade máxima: *SEGURANÇA*.

Contudo, a nível nacional, as companhias aéreas ainda não passaram a competir com o programa de segurança da sua congénere El-Al, Israel Airlines, a qual criou um sistema de segurança anti-sabotagem para um período de 25 anos.

Este sistema incide na determinação e avaliação de um passageiro ter ou não ter o perfil de um potencial terrorista. Para isso torna-se necessário entrevistar todos os passageiros, sem excepção, e verificar se cada um deles corresponde àquilo a que normalmente se chama um passageiro «VULGAR».

A lista de verificação de perfis, utilizada pela El-Al, inclui cerca de 30 pontos fundamentais; os quais, por razões óbvias, implicam condicionantes restritas, não podendo por esse facto ser mencionadas.

A nível nacional torna-se cada vez mais necessário criar um novo espírito, uma nova mentalidade através duma apurada consciencialização, de que Portugal poderá vir a ser num futuro próximo, uma zona de *ALTO RISCO*, no respeitante às áreas aeroportuárias, face à livre circulação de pessoas e bens a partir de 92, o que permitirá a proliferação de narcotraficantes e potenciais terroristas dentro do território nacional.

Nesta conformidade, poderei afirmar que o item mais importante num programa de segurança é o factor humano, sendo necessárias pessoas com elevadas qualidades, bem treinadas e actuantes em moldes correctos e eficazes, dando assim origem a um «multiplicador de força» que incutirá em cada um deles a ideia dos «perfis perigosos» colocados à sua frente. Tal objectivo só poderá ser efectivamente concretizado com um amplo e bem estruturado *serviço de informações*.

Estudos efectuados por analistas e peritos em segurança aérea chegaram a determinadas conclusões que muito têm contribuído para o acautelar de possíveis acções terroristas, estando as mesmas a ser implementadas em aéro-

portos nacionais, nomeadamente no respeitante ao isolamento das áreas públicas dos terminais, instalação de pontos de visualização, separação da aviação geral dos transportadores comerciais, dupla vedação da área terminal a fim de acautelar o tráfego de contrabando e drogas, visualização de toda a área de placa. Verificando-se todo o tipo de transporte de armas e explosivos, ao mesmo tempo que se processa a restrição ao máximo do acesso entre a placa e as áreas estéreis, etc.

Em Portugal existe uma Comissão Nacional de Facilitação e Segurança denominada *FAL-SEC*, a qual estuda e propõe o estabelecimento dos sistemas nacionais que visem a facilitação do transporte aéreo e a segurança da aviação civil, além dos respectivos programas de âmbito nacional. Propõe também normas, recomendações e procedimentos de facilitação e segurança a aplicar nos aeroportos, aeródromos e serviços de apoio à navegação aérea, tendo em conta o dispositivo em convenções e acordos de que Portugal é signatário, bem como as disposições recomendadas pelos organismos internacionais da aviação civil.

A Comissão Nacional *FAL-SEC* compete ainda assegurar o intercâmbio com entidades congéneres de outros Estados, por forma a obter-se o aperfeiçoamento e uniformização das técnicas e procedimentos, promovendo troca de informações, pareceres, comunicações, etc. Também estuda e propõe os critérios gerais de facilitação e de segurança a aplicar na construção, instalação ou remodelação das infra-estruturas e equipamentos aeroportuários, dando pareceres sobre os projectos submetidos à sua apreciação.

## 7. ACÇÕES TERRORISTAS E SUAS IMPLICAÇÕES NA SEGURANÇA E DEFESA NACIONAL

A maior parte das acções terroristas tem um cariz sistemático, uma vez que os atentados perpetrados são generalizados sem discriminação aparente e conduzidos de uma forma tão espectacular quanto possível, de forma a creditarem a acção subversiva e a criarem um clima de medo e de insegurança gerais que levem ao isolamento das massas relativamente às autoridades legais e ao descrédito destas.

As principais potências suspeitas de terrorismo internacional continuam a ser o IRÃO, LÍBIA, SÍRIA, e o IRAQUE, conduzindo operacionalmente e apoiando economicamente todo o tipo de terrorismo revolucionário (ideoló-

gico, religioso, libertador e patriótico). — Cuba, Nicarágua e Coreia do Norte vieram engrossar o manancial das nações adeptas da desestabilização da Paz e da Economia, fomentando conflitos de baixa intensidade, onde o terrorismo se insere.

O espectro do terrorismo internacional, seja qual for a sua vertente, selectiva ou sistemática, tem de ser encarada numa perspectiva ideológica, como doutrina, como programa operacional e como crença. Esta função doutrinária tende a penetrar em todos os meandros da vida individual e colectiva, falseando a realidade e criando a imagem de um universo paralelo que motive e justifique as acções de terror praticadas, em que a imprevisibilidade se torna notória através da tensão daí resultante, do medo gerado e da urgência em debelar as mesmas.

Face à escalada deste tipo de conflito de baixa intensidade, deverão ser desenvolvidos mecanismos em ordem à garantia da soberania, à integridade do território e, bem assim, ao bem-estar das populações.

O Estado teve necessidade de criar órgãos que lhe proporcionassem as bases para a elaboração de análises, previsões e estudos prospectivos, indispensáveis à tarefa de governar, uma vez que a qualidade da acção política de um país depende em larga medida do rigor de conhecimentos em que ela se baseia, e uma parte muito significativa desse conhecimento é obtida através dos *serviços de informações*.

Este órgão deverá processar estudos prospectivos que facilitem o planeamento a médio e a longo prazo, contribuindo para a eficiência da acção governativa, através de análises que tenham por objectivo detectar o mais prematuramente possível os riscos, as vulnerabilidades e as ameaças à independência nacional e à unidade e segurança do Estado.

Os serviços de informações fazem parte integrante da vida moderna nacional e internacional, num mundo que há muito deixou de ser regido por «acordos de cavalheiros» mas por conjuras, cabalas, conspirações, assassinatos, golpes de Estado e violência de todos os tipos. Embora Portugal não se possa considerar um país com inimigos declarados ao contexto internacional, contudo devemos manter-nos vigilantes, informados e esclarecidos, a fim de nos prepararmos para qualquer tipo de eventualidade nesse sentido.

A selecção do pessoal dirigente dos vários departamentos (SI), e o restante pessoal, torna-se também um factor muito importante com o intuito de conseguir e garantir uma actividade isenta, apartidária, e ao mesmo tempo legal mesmo nas actividades encobertas, ou que, quando executadas, possam

vir a ser negadas. O pessoal tem de ser possuidor de um elevado grau de cultura e especialização, que permita estabelecer previsões acertadas que orientem os responsáveis pelas decisões a nível governamental.

No campo externo não poderemos ignorar a actividade dos serviços de informações estrangeiras em território nacional para se inteirarem da nossa real situação, bem como das rivalidades e interferências que daí possam resultar para nós, como País soberano. Teremos de controlar sempre o que daí possa advir para os interesses nacionais, ou para os direitos e liberdades dos cidadãos de qualquer nacionalidade, caso se verifiquem ofensas às leis, regulamentos e éticas nacionais, acordos estabelecidos, usos e costumes das relações entre países soberanos de legislação interna semelhante.

No âmbito das relações externas, as análises dos serviços de informações nacionais deverão atender preferencialmente aos erros e omissões no cumprimento das normas e dos princípios do direito internacional público e privado, por parte das autoridades nacionais e estrangeiras; à salvaguarda dos interesses nacionais, nomeadamente o respeito pelos espaços aéreos; à evolução da situação internacional, dando prioridade, em termos mundiais, ao que está consignado na constituição; e, em termos nacionais, à região geoestratégica em que nos encontramos inseridos como nação soberana; estudos geopolíticos sobre áreas de interesse nacional, detectando os riscos, ameaças e vulnerabilidades que possam afectar a independência nacional e a unidade e segurança do Estado.

## 8. CONCLUSÕES

A política de Defesa nacional tem por finalidade a segurança nacional que se traduz na preservação da sobrevivência e da independência da Nação contra todas as formas de ameaça e na protecção dos interesses nacionais.

Contudo a segurança de uma nação não depende apenas de planos de contingência, prevendo em pormenor as operações de guerra ou de emergência, ou, até, do resultado dessas operações. Depende também e igualmente das possibilidades dessa nação se opôr, em tempo de paz, às tentativas adversas de países inimigos ou potencialmente hostis.

O conceito de segurança engloba, pois, o conjunto de medidas destinadas a salvaguardar contra tentativas, não só externas como internas, de obtenção de notícias, subversão e sabotagem, as intenções, potencialidades, actividades,

instalações, fraquezas e vulnerabilidades que se desejam manter confinadas ao ambiente nacional, ou que, no âmbito interno, se devam manter restritas em áreas e em número de pessoas que dele tenham conhecimento.

Para se estar em condições de fazer face às ameaças que pairam sobre a segurança da nação há absoluta necessidade de manter um *serviço de informações* que tenha competência para pesquisar notícias sobre as capacidades e as vulnerabilidades da nação, a oportunidade de desencadeamento de acções e as probabilidades de sucesso de organizações e de movimentos hostis.

Para se atingir um estado de segurança aceitável torna-se necessário criar condições para que: notícias, material, pessoas, instalações, actividades e análises, consideradas ou definidas como sendo necessárias salvaguardar do conhecimento de potenciais adversários, estejam protegidas contra a espionagem, sabotagem ou subversão, bem como de extravios, divulgação ou acesso não autorizado.

Existe também a necessidade premente de salvaguardar a independência nacional, a unidade e segurança do Estado, detectando com oportunidade as vulnerabilidades, os riscos e as ameaças.

Torna-se necessário restaurar a confiança dos Portugueses em geral, e dos políticos em particular, nos serviços de informações nacionais, valorizando e incentivando a actividade profissional daqueles que trabalham nesses serviços, como garante de *Segurança* e da própria *Defesa Nacional*.

***Luís Manuel Oliveira Ripado***  
Técnico Qualificado de Tráfego e Operações  
de Voo da TAP — Air Portugal