



UNISUL

UNIVERSIDADE DO SUL DE SANTA CATARINA

KARINA DE OLIVEIRA FRANCELLINO

A SEGURANÇA NA AVIAÇÃO APÓS O ATENTADO DE 11 DE SETEMBRO

**PALHOÇA
2018**

KARINA DE OLIVEIRA FRANCELLINO

A SEGURANÇA NA AVIAÇÃO APÓS O ATENTADO DE 11 DE SETEMBRO

Monografia apresentada ao Curso de graduação em Ciências Aeronáuticas, da Universidade do Sul de Santa Catarina, como requisito parcial para obtenção do título de Bacharel.

Orientador: Prof. Joel Irineu Lohn, MSc.

PALHOÇA
2018

KARINA DE OLIVEIRA FRANCELLINO

A SEGURANÇA NA AVIAÇÃO APÓS O ATENTADO DE 11 DE SETEMBRO

Esta monografia foi julgada adequada à obtenção do título de Bacharel em Ciências Aeronáuticas e aprovada em sua forma final pelo Curso de Ciências Aeronáuticas, da Universidade do Sul de Santa Catarina.

Palhoça, 05 de Novembro de 2018.

Orientador: Prof. Joel Irineu Lohn, MSc.

Prof. Cleo Marcus Garcia, MSc.

RESUMO

O presente estudo aborda a seguinte temática: A segurança na aviação após o atentado de 11 de setembro. Visa problematizar como ocorre essa segurança. Desse modo, tem como objetivo principal compreender o papel dos Estados Unidos como Estado e potência nas mudanças das normas da aviação civil, com foco nos níveis de segurança. Mais especificamente, busca-se compreender como o apoderamento ilícito de aeronaves e o terrorismo se tornaram uma das principais ameaças à segurança internacional. Para tanto, essa pesquisa tem caráter qualitativo e quantitativo, por se basear na realidade para fins de compreender uma situação única, e de cunho bibliográfico, fazendo uso de referenciais bibliográficos, pesquisas em artigos científicos e em sites, juntamente com a ANAC, CENIPA, FAA que discorrem sobre o tema quais são devidamente referenciados. Sendo assim, as alterações serão analisadas por meio de uma perspectiva teórica de regimes internacionais e regimes de segurança, econômica, legislativa e prática. Esta pesquisa contém informações da rota feita pelas aeronaves naquele dia, como a aviação civil é constituída e suas mudanças após o atentado, informações sobre a Al Qaeda e de como o atentado de 11 de Setembro foi um marco na história da aviação. Dessa maneira conclui-se que atualmente a segurança da aviação civil é provida por três partes principais: companhias aéreas, aeroportos e Força Aérea nacional. A parte de segurança, em geral, fica a cargo dos aeroportos e transportadoras aéreas quais são responsáveis pela aplicação da lei e da segurança geral dentro do aeroporto, incluindo as áreas externas como estacionamento, perímetro e áreas internas até os postos de controle de segurança.

Palavras-chave: Segurança. Aviação Civil. Regimes Internacionais. Estados Unidos.

ABSTRACT

The present study addresses the following topics: Aviation security after the September 11 attacks. It aims to problematize how this security occurs. In this way, its main objective is to understand the role of the United States as a State and power in the changes of civil aviation standards, focusing on levels of safety. More specifically, it seeks to understand how illicit aircraft seizures and terrorism have become a major threat to international security. In order to do so, this research has a qualitative and bibliographic character, making use of bibliographical references, researches in scientific articles and in websites, together with ANAC, CENIPA, FAA that discuss the subject which are duly referenced. Thus, the changes will be analyzed through a theoretical perspective of international regimes and regimes of security, economic, legislative and practical. This survey contains information about the route taken by aircrafts on that day, how civil aviation is set up and the changes after the attack, information about Al Qaeda and how September 11 was a milestone in the history of aviation. In this way it is concluded that currently the security of civil aviation is provided by three main parts: airlines, airports and national Air Force. The security part is generally provided by airports and air carriers which are responsible for law enforcement and general security within the airport, including outside areas such as parking, perimeter and internal areas to the security checkpoints.

Keywords: Safety. Civil Aviation. International Regimes. U.S.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Rota feita pelas quatro aeronaves no dia do atentado	17
Figura 2 –Rota detalhada das duas primeiras aeronaves e seu alvo	17
Figura 3 – Colisão da primeira aeronave contra o prédio das Torres Gêmeas.....	19
Figura 4 – Vítimas sendo carregada após queda das Torres Gêmeas.....	20
Figura 5 -Vítimas atendidas pelo corpo de bombeiro após queda das Torres Gêmeas.....	20
Figura 6 - Memorial feito em homenagem as Vítimas de 11 de Setembro.....	21
Figura 7 – Osama Bin Laden.....	25

LISTA DE SIGLAS

ANAC	Agência Nacional de Aviação Civil
IATA	Internacional Air Transport Association
ICAO	Internacional Civil Aviation Organization
CONAC	Conselho De Aviação Civil
CENIPA	Centro De Investigação e Prevenção de Acidentes
DECEA	Departamento e Controle do Espaço Aéreo
OACI	Organização de Aviação Civil Internacional
WTC	World Trade Center
NIST	Instituto Nacional de Padrões e Tecnologia
CIA	Agência de Inteligência Civil dos Estados Unidos
EUA	Estados Unidos da América
OEA	Organização dos Estados Americanos
ONU	Organização das Nações Unidas
FAA	Federal Aviation Administration

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	9
1.1 PROBLEMA DA PESQUISA	12
1.2 OBJETIVOS.....	12
1.2.1 Objetivo Geral	12
1.2.2 Objetivos Específicos.....	12
1.3 JUSTIFICATIVA	12
1.4 METODOLOGIA.....	13
1.4.1 Natureza e tipo da pesquisa	13
1.4.2 Material e método	14
1.4.3 Procedimento de coleta de dados	14
1.5 ORGANIZAÇÃO DO TRABALHO	14
2 SEGURANÇA NA AVIAÇÃO E SUA IMPORTÂNCIA.....	15
2.1 CONVENÇÃO DE CHICAGO	15
2.2 AVIAÇÃO CIVIL MUNDIAL	16
3 O ATENTADO DE 11 DE SETEMBRO NOS ESTADOS UNIDOS	17
4 O QUE A AL-QAEDA DEFENDE?	23
4.1 A AL-QAEDA APÓS A MORTE DE BIN LADEN.....	24
5 MUDANÇAS NA AVIAÇÃO CIVIL PÓS 11 DE SETEMBRO	26
6 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	29
REFERÊNCIA.....	32

INTRODUÇÃO

A segurança na aviação após 11 de Setembro de 2001 sofreu diversas mudanças, trazendo melhorias e modificando a forma básica de alguns procedimentos adotados no transporte aéreo.

O uso de aeronaves surgiu inicialmente durante a Primeira Guerra Mundial, para ajudar no reconhecimento do território adversário. Ganhando ainda mais força na Segunda Guerra Mundial.

No contexto brasileiro os primeiros passos na regulamentação da aviação civil se deram sob o governo de Getúlio Vargas, notadamente com a criação, logo no início de 1930, do Departamento de Aeronáutica Civil o que foi absorvido pela ANAC em 2006.

Com efeito, toda a década de 1930 foi marcada pela preocupação com a soberania e salvaguarda do mercado interno. Posteriormente, na década de 1960, as profundas alterações políticas tiveram por consequência um enfraquecimento do setor da aviação civil, que restou alijada das preocupações centrais do Estado.

Com isso, percebe-se um vácuo decorrente do não cumprimento das normas resultando em perdas não só quanto à segurança, mas, de um modo geral, em relação ao desenvolvimento de todo o setor. A segurança sempre esteve presente na Aviação e foi ganhando mais forças com o passar dos anos, ganhando cada vez mais espaço na vida das pessoas. O que antes era só usado para auxiliar os militares em Guerras estava cada vez mais aproximando pessoas e alçando novos caminhos. Apenas no final da década de 1980, com o delineamento de uma nova ordem mundial a queda da União Soviética e o crescimento do pensamento liberal, é que as empresas aéreas conquistam maior autonomia, o que contribui para um maior desenvolvimento da aviação civil (MALAGUTTI, 2001).

O foco da presente pesquisa pretendeu ser a segurança da aviação civil, além do reconhecimento dos principais órgãos e regramentos de segurança e desenvolvimento operacional em termos mundiais. Adotou-se a Convenção de Chicago, de 1944, como ponto de partida, uma vez que se trata de um documento inicial com diretrizes de segurança para o desenvolvimento do setor.

Para além disso, mostra-se necessário conhecer organismos internacionais relevantes para o tema abordado, como a Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO); a Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA) e a Administração Federal de Aviação (FAA); sendo este último especificamente atinente aos Estados Unidos, porém relevante em um nível internacional e para a pesquisa. No âmbito doméstico brasileiro, merecem destaque

o Conselho de Aviação Civil (CONAC); a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC); o Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes (CENIPA) e o Departamento e Controle do Espaço Aéreo (DECEA). Note-se que, atenta ao recorte proposto, a pesquisa restringiu-se a órgãos civis, embora também abundem organismos desta natureza no âmbito militar.

Reconhecendo a importância da aviação civil, pode-se dizer que atualmente a principal ameaça à sua segurança é o terrorismo. Muitos Brasileiros excluem totalmente essa ideia que o terrorismo é algo próximo de nós, porém, muito se enganam quando se associa terrorismo somente com Americanos ou outros povos.

O apoderamento ilícito de aeronaves – que de acordo com a ANAC (2014) é ato ou atentado que coloca em risco a segurança da aviação civil e o transporte aéreo – põe em risco não somente a tripulação e passageiros, mas, a depender de seus objetivos, pode colocar em xeque a credibilidade do regime de segurança internacional da aviação civil.

Neste contexto, os ataques terroristas ocorridos em 11 de setembro de 2001 nos Estados Unidos bem exemplificam o apoderamento ilícito de aeronaves com propósitos terroristas, e servem como marco histórico para a concretização de uma análise das mudanças sofridas na aviação civil no âmbito da segurança (SILVA, 2011).

Tais ataques às torres gêmeas e ao Pentágono (além de uma terceira aeronave que caiu sobre um campo na Pensilvânia, mas, teria como alvo a Casa Branca) confirmam uma abordagem violenta, porém, não convencional – como o choque direto entre forças armadas.

Relevante, portanto, analisar como os Estados Unidos, indubitavelmente uma grande potência, lidaram com os desdobramentos de 11 de setembro de 2001, especialmente após reconhecerem a falibilidade de seu sistema de segurança aeroportuária. Embora variados, os impactos causados ao Estado potência pretendem ser ora analisados por meio de uma perspectiva teórica, econômica, legislatória e prática.

Stephen Krasner (1983, p. 2) define que “regimes podem ser definidos como conjuntos de princípios implícitos ou explícitos, normas, regras e processos de tomadas de decisão em torno do qual as expectativas dos atores convergem em uma determinada área-assunto das relações internacionais”. O autor faz dois questionamentos relevantes à compreensão dos regimes internacionais, sendo o primeiro dirigido à relação de fatores causais como poder e interesses; e o segundo sobre a relação entre resultados e comportamentos.

Tais questionamentos se revestem de especial importância para a compreensão da postura dos Estados Unidos, que diante de uma necessária mudança nas regras de segurança na aviação interna, findaram por modificar o regime de aviação civil mundial. Cabe à análise identificar se houve ou não uma deliberada vontade estadunidense em personalizar o sistema

de segurança a nível mundial para obter maior poder controlador, diante da hipótese de que a influência de suas regras internas pode ter sido difundida internacionalmente como instrumento de poder. A preservação da segurança sempre foi à preocupação principal dos Estados, sendo assim, também relevante investigar se a adoção das mesmas medidas de segurança impostas internamente pelos Estados Unidos também decorreu da vontade própria dos demais Estados.

Uma segunda hipótese reconhece que, embora se destaquem como referência no que concerne à segurança, até mesmo os Estados Unidos tinham aeroportos falhos, o que força os outros Estados a se manter em alerta e acompanhar suas mudanças. Em abordagem mais específica, Jervis aborda os regimes internacionais de segurança definindo-os como “princípios, regras e normas que permitem as nações a conterem seu comportamento acreditando que os outros agirão de forma recíproca” (JERVIS, 1982).

Com isso, tal autor desenvolve seu argumento e defende que a anarquia do sistema internacional problematiza a questão da reciprocidade de confiança. A própria vontade dos Estados em querer estabelecer um regime ganha relevância para a análise das questões envolvidas, e a questão teórica eleva o tema para reconhecimento no estudo das Relações Internacionais. Igualmente relevante é uma análise econômica para vislumbrar a magnitude do prejuízo decorrente dos atentados de setembro de 2001, não somente para os Estados Unidos, mas, para todo o sistema internacional.

Tal intenção se materializa na discussão de números de queda de receita, leis de compensação no período e o efetivo custo de manutenção da segurança na aviação civil. Mais uma perspectiva adotada é a proteção do Estado com relação aos atos ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, em que se apresentarão tratados e convenções internacionais acerca do assunto, além de outras normas domésticas.

Com a pesquisa, foi forçoso identificar mudanças radicais na aviação civil, algumas mais relevantes das quais se pretendem apresentar pontualmente ao longo desta análise. Igualmente importante é a percepção de que embora algumas destas medidas tenham sido emergenciais, boa parte constituiu regulamentos até hoje em plena vigência. Neste contexto, destaca-se sobremaneira a atuação da Administração Federal de Aviação estadunidense, origem de substancial parcela de mudanças profundas, urgentes e rigorosas, especialmente após os ataques de 11 de setembro de 2001.

1.1 PROBLEMA DA PESQUISA

O que mudou na Segurança da Aviação e na legislação mundial no setor da aviação depois do Atentado de 11 de Setembro?

1.2 OBJETIVOS

1.2.1 Objetivo Geral

Analisar a legislação de como era e de como ficou a segurança na aviação, após o atentado de 11 de setembro de 2001 em New York. E de que modo este atentado mudou as regras da aviação Mundial.

1.2.2 Objetivos Específicos

Analisar quais foram às mudanças na Aviação no quesito segurança depois do atentado de 11 de Setembro.

Identificar quais foram às melhorias e falhas encontradas na segurança que permitiu tal catástrofe.

1.3 JUSTIFICATIVA

Esta pesquisa trata sobre o Atentado de 11 de Setembro de 2001, ocorrido em Nova Iorque nos Estados Unidos que mudou completamente o ramo da aviação.

Este marco trouxe mudanças na segurança da aviação que estamos aplicando e desenvolvendo métodos mais eficazes e seguros até os dias de hoje. A restrição a quantidades superiores a 100 ml de líquidos, pastas ou gel foi imposta em 2006, outra mudança foi o controle das bagagens de mão que ficou mais rígido, nos Estados Unidos é preciso retirar sapatos e também passá-los pelo raio x, já que em 2001 um passageiro tentou embarcar com um explosivo montado no sapato. Depois do atentado foi criada também uma lista de No Fly com mais de 550 mil nomes de terroristas e suspeitos que se por acaso tentarem voar serão automaticamente barradas pelo sistema.

Para que não ocorra novamente um sequestro desse nível e proporção. Na aviação tudo de certa forma só muda depois de se ter derramado sangue. Sem dúvida tivemos melhorias que serão apresentadas aqui e como isto serviu para nos mostrar como a Aviação era frágil e falha em diversos pontos.

Este atentado é de suma importância para entendermos o porquê de certos procedimentos são realizados atualmente na aviação. Além do que teve um impacto econômico significativo nos Estados Unidos e nos mercados mundiais, o espaço aéreo foi fechado por vários dias após os ataques e as viagens aéreas diminuíram após a sua reabertura.

Após o atentado muitos governos em todo o mundo alteraram ou criaram uma legislação antiterrorismo. O atentado sem dúvidas foi um divisor de águas, estudar os motivos a fundo e entender as mudanças geradas nos faz ver e compreender como podemos ir mais longe cada vez mais. E como a aviação ainda é um ramo novo onde há falhas que podem nos levar a termos grandes tragédias ainda. Até hoje mais de 1.100 vítimas que morreram nas torres Gêmeas ainda não foram identificadas, cerca de 22 mil fragmentos humanos encontrados no local desde o atentado já foram testados, até hoje somente 1.642 das 2.753 pessoas mortas nos ataques foram totalmente identificadas.

Mostrar os tipos de grupos extremistas e como funciona seu modo de pensar, apresentar os pontos principais e estratégicos que foram utilizados no dia e as diversas teorias que surgiram após o ocorrido e como podemos ser uma barreira para evitar um novo atentado nesse nível apenas observando o comportamento de outras pessoas a bordo e suas intenções, conhecendo as novas leis e lembrando sempre que terrorismo não existe apenas fora do Brasil.

1.4 METODOLOGIA

1.4.1 Natureza e tipo da pesquisa

A presente pesquisa é de natureza aplicada, com objetivos descritivos e exploratórios, através do levantamento documental e bibliográfico e análise de exemplos, tendo abordagem quantitativa e qualitativa.

Segundo Triviños (1987, apud GERHARDT; SILVEIRA, 2009, p. 35). “a pesquisa descritiva exige do investigador uma série de informações sobre o que deseja pesquisar. Esse tipo de estudo pretende descrever os fatos e fenômenos de determinada realidade”.

Gil (2007, apud GERHARDT; SILVEIRA, 2009, p. 35) fala sobre pesquisa exploratória “a grande maioria dessas pesquisas envolve: (a) levantamento bibliográfico; (b)

entrevistas com pessoas que tiveram experiências práticas com o problema pesquisado; e (c) análise de exemplos que estimulem a compreensão”. A abordagem da pesquisa é quantitativa e qualitativa, por se basear na realidade para fins de compreender uma situação única. (RAUEN, 2002).

1.4.2 Material e Método

Nesta pesquisa, foram utilizados materiais bibliográficos disponíveis na internet e em versões impressas, que dissertam a respeito da história da segurança na aviação, relatos e fatos sobre o atentado de 11 de setembro. Utilizam-se também livros que abordam as diversas teorias sobre o atentado e de como a segurança na aviação mudou depois do ocorrido.

1.4.3 Procedimento de coleta de dados

Foram analisados dados bibliográficos e documentais com levantamentos estatísticos importantes para o desenvolvimento deste trabalho.

1.5 ORGANIZAÇÃO DO TRABALHO

O trabalho foi organizado em seis capítulos. No primeiro capítulo, apresenta-se a introdução, os objetivos, o problema, a justificativa, a metodologia e a organização.

No segundo capítulo, é mostrada uma breve história da segurança na aviação iniciando pela Convenção de Chicago, passando pelo papel da OACI e da FAA e características da Aviação civil.

No terceiro capítulo é descrito como ocorreu o atentado no dia 11 de setembro de 2001, rota feita pelas aeronaves, detalhes do ocorrido, como o fato mexeu com a economia do País e do mundo e as marcas e lições que o atentado deixou para a aviação.

No quarto capítulo apresentam-se características do grupo extremistas AL- Qaeda que foi apontado como principal culpado pelo atentado, mostrando suas características e formas de agir e como ficou após a morte de seu líder Bin Laden.

O quinto capítulo, trata de todas as mudanças na Aviação Civil após o atentado e como a aviação está hoje. E o sexto capítulo, apresenta-se as considerações finais.

2 SEGURANÇA NA AVIAÇÃO E SUA IMPORTÂNCIA

O conteúdo deste capítulo trata da contextualização da segurança na aviação e sua importância crescente ao longo da história da aviação partindo da convenção de Chicago de 1944.

2.1 CONVENÇÃO DE CHICAGO

Durante o ano de 1944, a cidade americana de Chicago tornou-se o centro das atenções, o transporte aéreo, que já levava passageiros e carga por todo mundo, necessitava de regras gerais que proporcionassem ao usuário em qualquer país, segurança, regularidade e eficiência (ANAC, 2015).

A convenção foi assinada no dia 07 de novembro de 1944 dando origem a ICAO (Internacional Civil Aviation Organization) ou no português, OACI (Organização de Aviação Civil Internacional) que passou a definir regras e padrões para um desenvolvimento seguro da aviação internacional. (ANAC, 2018).

A ICAO, em conjunto com seus países signatários, trabalha coletivamente para definir normas e práticas comuns a todos. A Organização da Aviação Civil Internacional visa ao desenvolvimento do transporte aéreo internacional de forma segura e eficiente, e também é responsável por criar códigos alfanuméricos nas aeronaves, provendo identificações e designações de operadores de voo e implantação das normas e práticas (SILVA, 2011).

A IATA – International Air Transport Association - Associação Internacional de Transporte Aéreo representa 240 companhias aéreas no mundo, o Brasil ratificou a Convenção de Navegação Aérea Internacional em 1946 (SILVA, 2011). Identificado como 84% de todo tráfego aéreo mundial. Também possui sede em Montreal, Canadá, e fornece importante suporte na formulação de questões importantes da área política da aviação, além de representar e desenvolver os interesses da aviação civil juntamente com os governos e a ICAO (IATA, 2014).

Já a FAA - Federal Aviation Administration - Administração Federal de Aviação, é órgão subordinado ao Departamento de Transportes dos Estados Unidos. O órgão é responsável por assuntos diversos na área da aviação, como eficiência, segurança e responsabilidade ambiental estadunidense. Mesmo não sendo um órgão internacional, a FAA é modelo no que diz respeito à segurança e regulamentação da aviação civil no mundo. A FAA pode tomar medidas administrativas, incluindo a imposição de sanções civis e a

suspensão ou revogação de certificados aviadores; o governo dos Estados Unidos pode exercer acusações criminais, incluindo encargos no Título; o governo dos Estados Unidos pode usar força letal contra os aviões no ar, se determinar que a aeronave represente uma ameaça de segurança iminente (FAA, 2014).

2.2 AVIAÇÃO CIVIL MUNDAL

Pela definição de Krasner, percebe-se que a aviação civil mundial com suas regras, normas, procedimentos e processos de tomada de decisão configuram um regime internacional. O importante nesta análise é observar que um regime pode ser configurado pelo interesse de um Estado potência perante os outros no sistema internacional. O Estado Norte americano foi capaz de motivar mudança por meio de seus parâmetros internos de segurança, na grande maioria de órgãos administradores e fiscalizadores de aeroportos no mundo. No entanto, “os regimes podem ser definidos como conjuntos de princípios implícitos ou explícitos, normas, regras e processos de tomadas de decisões em torno do qual as expectativas dos atores convergem uma determinada área-assunto das relações internacionais” (KRASNER, 1983, p.02).

O conhecimento da teoria de regimes internacionais ilustra uma possível posição dos Estados Unidos, que após 2001 promoveu a ideia de preservação de segurança mútua entre os Estados, por meio das implementações de novas medidas de segurança em seus aeroportos.

Definido como regime internacional, a preocupação perante o assunto de segurança da aviação civil e seu princípio, a seriedade quanto ao alto padrão de segurança imposto e sua norma, as regras podem ser reconhecidas como os procedimentos de segurança que sofreram mudanças em escala após setembro de 2001.

Analisando a vontade de um Estado em estabelecer um regime, o autor aborda duas explicações importantes. A primeira abordagem é o próprio interesse egoísta sendo o que prevalece para a existência dos regimes internacionais. “Se refere ao desejo de maximizar seu interesse onde não inclua interesse de outra parte”(Krasner ,1983,p.11). O poder Político é a segunda maior variável causal utilizada para explicar o desenvolvimento de um regime.

3 O ATENTADO DE 11 DE SETEMBRO NOS ESTADOS UNIDOS

No dia 11 de setembro de 2001, os Estados Unidos viveram o maior ataque terrorista de sua história. Eram quase 9 horas da manhã em Nova York quando um avião seqüestrado por integrantes da organização islâmica AL QAEDA sob comando de Osama Bin Laden, chocou-se com uma das torres do World Trade Center - um dos prédios mais altos do mundo até então.

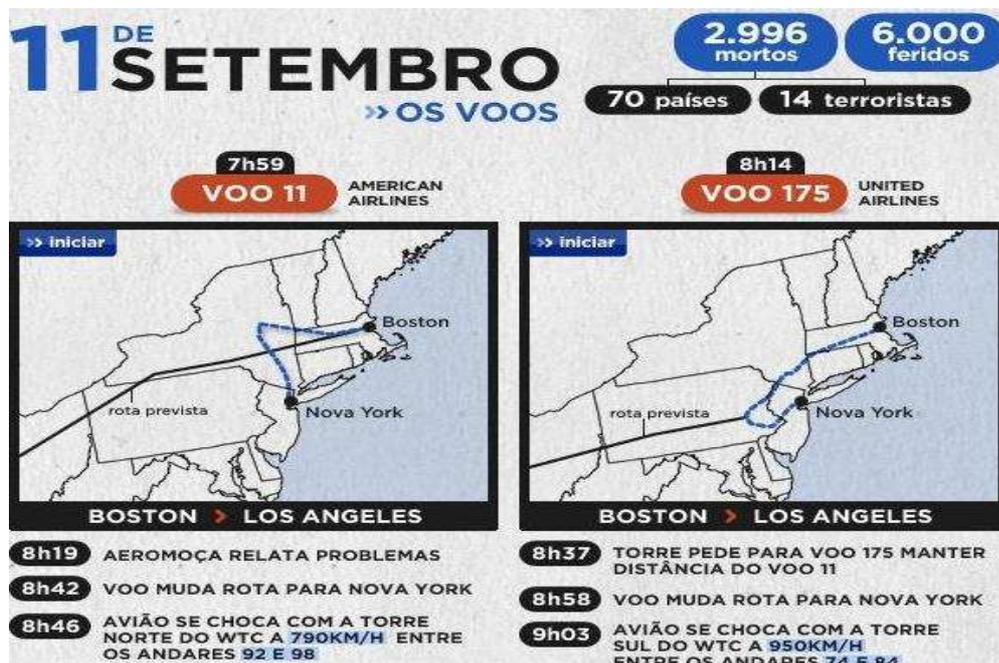
A principal cena parecia de um trágico acidente aéreo. Mas, quando cerca de 20 minutos após o primeiro ataque outro avião colidiu com a segunda torre, ficou claro que se tratava de uma ação premeditada.

Figura 1- Rota feita pelas 4 aeronaves no dia do atentado.



Fonte: DH MADE FOR MINDS (2001)

Figura 2 - Rota detalhada das duas primeiras aeronaves e seu alvo.



Fonte: VALCE (2012)

As imagens acima detalham com clareza a rota das quatro aeronaves, sendo duas da United Airlines e duas da American Airlines, sendo que na segunda imagem é mostrado os horários de cada ação das duas primeiras aeronaves sequestradas.

O primeiro foi o voo 11 da American Airlines era um voo doméstico, estava transportando naquele dia 81 passageiros e onze membros da tripulação, saindo de Boston com destino a Los Angeles, esta aeronave colidiu na Torre Norte do World Trade Center as 8h 46.

O segundo foi o voo da United o de número 175 que saiu de Boston com destino a Los Angeles, decolando por volta das 8h14 onde acabou colidindo na Torre Sul do World Trade Center as 9h03. O terceiro voo era o de número 77 da American que saía de Washington com destino a Los Angeles, foi sequestrado por cinco Jihadistas sauditas , 35 minutos após a decolagem, foi deliberadamente arremessado contra o Pentágono.

O quarto voo era da American de número 93 saindo de Newark com destino a São Francisco, com o total de 37 passageiros e 7 tripulantes. Sua intenção era a colisão com a Casa Branca ou com o Capitólio. Os terroristas não tiveram sucesso, já que os passageiros resolveram atacar os terroristas e então acabaram por executar uma descida brusca que ocasionou a sua queda em uma área rural próximo a cidade da Pensilvânia.

Sobre o atentado de 11 de setembro, Fernandes (2016), explica que:

Alguns minutos depois um terceiro avião atingiu o Pentágono, sede do Departamento de Defesa dos EUA que fica próximo a Washington D.C., capital do país. Uma quarta aeronave caiu em uma área rural no estado da Pensilvânia antes de atingir seu alvo, após os passageiros tentarem retomar o controle da aeronave. Investigações apontam que o plano dos terroristas era jogar o avião contra o Capitólio, casa do poder legislativo norte-americano. Três edifícios do complexo do WTC desmoronaram, incluindo as famosas Torres Gêmeas. As cenas da fumaça tomando conta das ruas de Nova York e de pessoas se jogando pelas janelas para tentar fugir das chamas foram transmitidas ao vivo e chocaram o mundo. Não houve sobreviventes em qualquer um dos voos.

Não restam dúvidas que naquele momento a única intenção dos passageiros do voo 93 da American, era de tentar da melhor forma salvar suas vidas, pousando aquele avião da melhor forma possível tentando evitar mais um ataque a qualquer um dos monumentos. O pânico tomou conta dos Estados Unidos naquele dia, as imagens das pessoas pulando dos prédios em chamas é algo tão assustador como doloroso.

Figura 3 -Colisão da Primeira aeronave contra o prédio das Torres Gêmeas.



Fonte: DW MADE FOR MINDS (2001)

A primeira aeronave foi da American Airlines transportando naquele dia 81 passageiros e onze membros da tripulação, saindo de Boston com destino a Los Angeles, a colisão na Torre Norte do World Trade Center foi por volta das 8h 46. É nitidamente notório o caos que está aeronave causou e o tamanho da destruição da torre.

Segundo o Instituto Nacional de Padrões e Tecnologia (NIST) através de uma pesquisa publicada em 01 de Setembro de 2007, estimou que cerca de 17 400 civis estavam no complexo do World Trade Center no momento dos ataques, enquanto as contas da Autoridade Portuária de Nova Iorque sugerem que 14.154 pessoas estavam nas Torres Gêmeas às 08h45min (JASON D.; ET AL. 2005).

A grande maioria das pessoas abaixo da zona de impacto evacuaram os edifícios com segurança, junto com dezoito pessoas que estavam na zona de impacto na torre sul, e um número de pessoas que estava acima da zona de impacto que, evidentemente, usaram a escadaria intacta na Torre Sul (DWYER, JIM; ET AL, 2002).

Pelo menos 1.366 pessoas morreram, pois, estavam no andar do impacto da Torre Norte ou em andares superiores, e pelo menos 618 na Torre Sul, onde a evacuação tinha começado antes do segundo impacto (LIPTON, 2004). Assim, dos 2 753 mortos no WTC, 1 950 estavam nos andares atingidos pelas aeronaves ou acima deles (CIMENTI, 2011).

Figura 4 - Vítima sendo carregada após queda das Torres Gêmeas.



Fonte: ALTO ASTRAL ISTOCK (2016)

Figura 5 - Vítimas atendidas pelo corpo de bombeiro após queda das Torres Gêmeas.



Fonte: ALTO ASTRAL ISTOCK (2016)

Figura 6 - Memorial feito em homenagem as Vítimas do Atentado de 11 de setembro.



Fonte: VISITE NOVA YORK (2011)

Os Ataques ocorridos em 11 de Setembro de 2001 desafiaram o futuro da história da aviação. Este memorial foi construído para homenagear as vítimas do atentado, está aberto ao público desde 11 de setembro de 2011 e é de livre acesso para qualquer pessoa que deseje prestar suas homenagens. Todos os nomes estão gravados em bronze nos dois espelhos d' água que formam o núcleo do memorial. Dados da IATA demonstram que o impacto nos Estados Unidos, como maior exemplo, foi o extremo com 34.047 voos comerciais em 10 de setembro de 2001 para 252 vôos comerciais no dia 12 de setembro do mesmo ano é registrada uma queda drástica no fluxo de aviões em solo americano. Logicamente os números voltaram a subir nas semanas seguintes, mas importante delimitar o tamanho do impacto gerado (IATA, 2011).

No mercado financeiro dos Estados Unidos, a queda de receita da companhia aérea foi de \$130.2 bilhões em 2000 para \$107.1 bilhões em 2002. Houve perdas de \$19.6 bilhões reportados no período de 2001 para 2002. Entre 2001-2005 totalizaram \$57.7 bilhões em perdas financeiras. Entre 2006-2007 as companhias aéreas voltaram a lucrar, (\$25.9 bilhões) mas a alta dos combustíveis e a crise financeira mundial fez com que 2008-2009 também trouxessem perdas de \$26.4 bilhões em receitas das companhias¹⁵ (IATA, 2011, tradução livre, p.2).

Houve aproximadamente três mil pessoas mortas, incluindo os 19 terroristas nos atentados de 2001 aos Estados Unidos. Pode-se dizer que existiu perante aos outros Estados, um movimento de reforço da legislação interna antiterrorismo e a ampliação dos poderes de aplicação da lei sobre o assunto. Entende-se que ainda falta um tipo de Direito Penal que atenda, atualmente, a questão do terrorismo, ao invés de cláusulas generalizadas acerca do

tema. Existe a necessidade de expor elementos que possam, de fato, definir o conceito. (SILVA, 2011).

Qualquer crime ou violação à Convenção das Nações Unidas para a repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal em 23 de dezembro de 1971 e promulgada no Brasil pelo Decreto 72.383/73, determina em seu artigo 3º, que os Estados aderentes adotem “penas severas” para reprimir tais atos considerados como terroristas. Podemos observar que segundo a Convenção de Montreal, atos de interferência ilícita contra a aviação civil, são considerados atos terroristas (SILVA, 2011, p. 2).

Compreende-se que por constituírem normas para o futuro, os Tratados e Convenções Internacionais não tipificam crimes. Tratados e Convenções representam normas de conduta internacionais futuras, que vinculam juridicamente Estados ou entidades internacionais, com objetivo de conciliar vontades divergentes e alcance da solução jurídica comum.

4 O QUE A AL-QAEDA DEFENDE?

Desde a sua criação, o principal objetivo do grupo é o combate à influência ocidental nos países muçulmanos, inclusive nas nações cujos governos islâmicos são considerados pelo grupo como “liberais demais”. Além disso, objetivam a implementação da Xaria, o código moral islâmico interpretado de forma extrema pelo grupo (SOUZA, 2017).

O livro “Al Qaeda The true story of radical Islam” do autor Jason Burke (2004) e “Os caminhos da AL Qaeda” de Montasser AlZayyat (2005), trazem detalhes sobre sua criação, pensamentos e ideologia, baseado em pessoas que mudaram sua vida para viver na pele os mandamentos da AL Qaeda. Baseado nas informações destes livros foi possível trazer as informações descritas abaixo.

A Al-Qaeda – cujo nome significa “A Base”, em árabe – possui duas formas de atuação: a primeira é o terrorismo, praticado por meio de atentados e sequestros; a segunda forma é o jihadismo, que atua no combate armado em locais específicos, como a Síria, por exemplo (SOUZA, 2017).

A princípio, a Al-Qaeda trabalhava para combater as tropas da União Soviética, no território do Afeganistão. Para isso, contavam com apoio dos Estados Unidos, que forneciam por meio de ajuda financeira, armas e treinamento para os membros do grupo. O país ocidental auxiliava também com inteligência militar, através de órgãos como a CIA (a agência de inteligência civil dos Estados Unidos), (SOUZA, 2017).

O conflito entre Estados Unidos e Al-Qaeda começa porque mesmo se opondo ao Iraque, Bin Laden era contra a presença da nação norte-americana na região. É esse problemático cenário que faz com que o líder muçulmano seja expulso da Arábia Saudita pelo Rei Fahd, em 1991, Bin Laden então migra para o Sudão.

Ao voltar para o Afeganistão, Bin Laden forma campos de treinamento e torna-se colaborador do regime Talibã. Seu principal discurso se baseia em um ódio ideológico contra o Ocidente, mais precisamente contra os Estados Unidos, alegando que o país realizava uma política de opressão ao povo muçulmano.

É então que acontece o marco do terrorismo no mundo ocidental: o atentado terrorista em 11 de setembro de 2001, quando integrantes da Al-Qaeda sequestraram quatro aviões comerciais nos Estados Unidos. Lembrando que existem diversas teorias sobre o real motivo do Atentado de 11 de setembro, trazendo outras hipóteses sobre quem foi o mandante seu interesse de fato (BBC, 2011).

4.1 A AL-QAEDA APÓS A MORTE DE BIN LADEN

Em maio de 2011, o presidente dos Estados Unidos, Barack Obama, anunciou que Osama Bin Laden havia sido capturado e morto no Paquistão, o que não representou o fim da Al-Qaeda (SOUZA, 2017). Apesar de parecer ter se enfraquecido, a organização continua sendo perigosa. O atual líder do grupo é Abi Mohamed Aymanal-Zawahiri, nomeado sucessor de Bin Laden após a sua morte.

Al-Zawahiri já era o chefe ideológico do grupo enquanto Bin Laden estava à frente da organização, tendo desempenhado importante papel de articulação nos ataques em 11 de setembro. Em 2001, Al-Zawahiri era o segundo homem mais procurado por terrorismo nos Estados Unidos ficando atrás apenas de Bin Laden(SOUZA, 2017). A recompensa oferecida por sua captura ou morte chegava a US\$ 25 milhões.

Bin Laden o cabeça mandante do atentado, inicialmente negou, mas depois segundos fontes admitiu seu envolvimento com homens de sua família nos atentados. Em novembro de 2001 americanos recuperaram uma fita de vídeo aonde Bin Laden é visto falando com KhaledAl- Harbi e admite a presciência dos ataques, onde dizia: “O terrorismo contra os Estados Unidos merece ser louvado, por que é uma resposta á injustiça, com o objetivo de forçar a América a parar com seu apoio á Israel que mata nosso povo” .

No livro O vulto das torres - A Al - Qaeda e o caminho até o 11/09, publicado em 2007 trás informações detalhadas, com trechos de conversas como esta citada acima sobre todo o suposto planejamento, seus líderes e reais intenções.

Bin Laden disse que orientou pessoalmente seus seguidores a atacar o World Trade Center. Alega-se que o principal motivo desse atentado era a presença americana na Arábia Saudita e as sanções contra o Iraque. As informações descritas aqui foram retiradas dos livros Mi vida en Al Qaeda de MortenStorm, Al Qaeda the true story of radical Islam de Jason Burke e do livro The Looming Tower de Lawrence Wright. Baseada por uma tradução própria.

Figura 7 - Osama Bin Laden.



Fonte: MOROCCO WORLD NEWS (2018)

Disponível em: <<https://www.moroccoworldnews.com/2018/08/251770/a-tale-of-two-osamas-the-bin-laden-family-breaks-17-years-of-silence/>> Acesso em 10 de Agosto de 2018.

Osama nascido em 10 de março de 1957 em Riade, foi líder e fundador da Al- Qaeda, filho de Muhammed bin Laden, imigrante iemenita pobre que se tornou o homem mais rico e poderoso da Arábia Saudita depois do próprio rei. Osama Bin Laden também era referido pelos nomes de : Usama Bin Muhammad, Shaykh Usama The Prince, The Director e The Emir. Onde em 1 de maio de 2011, dez anos desde os atentados do 11 de setembro, o Presidente Barack Obama anunciou pela televisão que Osama havia sido morto durante uma operação militar estadunidense em Abbottabad.

5 MUDANÇAS NA AVIAÇÃO CIVIL PÓS 11 DE SETEMBRO

Os ataques de 11 de setembro de 2001 acarretaram mudanças bruscas na aviação civil. Todas as aeronaves internacionais dos Estados Unidos ficaram em solo por 3 dias após ataques. Foram expandidos os itens da Lista de Produtos Proibidos da ICAO, autorizado pela FAA, sendo incluídos utensílios caseiros, ferramentas, ou seja, qualquer objeto pontiagudo ou cortante. Outra medida imediata foi a recomendação de enrijecer as portas das cabines em todas as aeronaves civis estadunidenses. Em março de 2002, a grande maioria das aeronaves já haviam modificado suas portas de cabine. (IATA, 2011).

As novas regras de segurança foram negociadas entre a Administração Federal de Aviação, funcionários do Departamento de Transporte e principais executivos das principais companhias aéreas do país em conferências imediatas após os ataques. A associação de transporte aéreo dos EUA somou a um grupo organizado do governo que tinha o objetivo de interferir diretamente nas novas medidas de segurança (ZIELBAUER E SULLIVAN, 2001).

Desde o começo da história da aviação civil, a responsabilidade com a segurança sempre foi prioritária, seus princípios e suas normas inalteradas garantem a continuidade do regime. Hoje, seu formato mais criterioso em medidas de segurança, mobilidade de passageiros e tecnologia representam uma nova conjuntura do regime. O objetivo é observar que após 11 de setembro de 2001 houve de fato esse comportamento recíproco entre os Estados, para estabelecer um sistema mais comum de segurança. “Se as conexões entre resultados e poderes nacional são indiretos, existe mais espaço para escolha, criatividade e instituições para conter e regular o comportamento, assim, produzir um regime” (JERVIS, 1982, p.174). Os ataques terroristas de 11 de setembro aos Estados Unidos modificaram percepções, definiram uma nova realidade e de alguma forma reforçaram a idéia de que o uso da força nas relações internacionais não estaria ultrapassado.

Diante do objetivo proposto para análise, após os atentados terroristas em 2001 os Estados Unidos e as grandes potências obtiveram um sentimento comum acerca da necessidade de defesa da aviação civil. Robert Jervis sinaliza as condições para ser formado um regime de segurança (NASCIMENTO, 2016).

Primeiramente, as grandes potências devem querer o estabelecer, o que é mais viável um ambiente regulado do que aquele em que são realizadas ações individuais.

Em segundo lugar, os integrantes devem acreditar que os outros também compartilham do mesmo sentimento de cooperação e segurança mútua. A resposta do governo estadunidense foi criar uma lei de compensação pelos danos ocorridos e pelas perdas

incrementais após 11 de setembro de 2001. A lei de compensação entrou em vigor no dia 23 de setembro de 2001, com o nome de US Air Transportation Safety and System Stabilization Act. Através dessa lei, as companhias aéreas receberam \$5 bilhões de dólares mantidos até 31 de dezembro de 2001 e \$10 bilhões em garantias de futuros empréstimos. (IATA, 2011). No mundo, foi configurada queda de 2.7% em tráfego de passageiros (toneladas/quilômetros) em 2001, retornou crescimento contínuo até a crise econômica mundial em 2009. Com a crise, 2009 demonstrou nova queda de 2,1% em tráfego de passageiros.

Os ganhos de receitas globais caíram de \$329 bilhões em 2000 para \$307 bilhões em 2001 e \$306 bilhões em 2002. A partir de 2003 as receitas globais voltaram a demonstrar novos crescimentos, porém a crise financeira mundial reservou nova queda em 2008. Os lucros das empresas aéreas foram de \$13 bilhões em 2001 para \$11.3 bilhões em 2002. Houve recuperação dos lucros somente após 2005, mas como todos os outros setores da aviação, o período entre 2008-2009 foi marcado não somente pela crise mundial, mas também pelo aumento do valor do combustível, estes fatores acarretaram um total de \$25.9 bilhões em perdas de receita. (IATA, 2011).

Em dados fornecidos em 2011 pela IATA, o custo de segurança da aviação civil é estimado em \$7,4 bilhões de dólares anuais. Logo, as ameaças a aviação comercial devem sim ser consideradas desafios dos Estados. O financiamento do custo não pode ser deixado somente para as companhias aéreas, mas sim responsabilidade dos seus governos (IATA, 2011).

Perante as legislações domésticas, nem todos Estados Democráticos possuem tipificação penal para o crime de terrorismo em sua Constituição Federal. No Brasil, a constituição vigente considera o terrorismo como crime inafiançável, insuscetível de graça ou anistia a prática da tortura, tráfico ilícito de entorpecentes e drogas afins, o terrorismo e os definidos como crimes hediondos, por eles respondendo os mandantes, os executores e os que, podendo evitá-los, se omitirem (BRASIL, 1990).

O Brasil aderiu ou ratificou nove de doze tratados internacionais em vigor e dois regionais relativos ao terrorismo internacional, que incluem a Convenção da OEA para a prevenção e repressão dos atos de terrorismo; a Convenção para a repressão do apoderamento ilícito de aeronaves, de 16 de Dezembro de 1970; a Convenção sobre a proteção física de materiais nucleares, de 3 de Março de 1980, entre outros.

A Constituição federal brasileira de 1988 contém dispositivos que reproduzem constantes objetos de tratados internacionais de direitos humanos como, por exemplo, a proibição da tortura. Importante que, independentemente da classificação hierárquica dos

tratados ou convenções internacionais em prol do ordenamento jurídico nacional, não desempenham o papel de norma incriminadora (SILVA, 2011).

O objetivo dos Estados membros da ONU foi criminalizar a utilização de aeronaves como armas, materiais perigosos que possam atacá-las ou atingi-las como alvo em solo. Foi reconhecido pelas Nações Unidas a necessidade de complementar o que já existe em instrumentos internacionais de combate ao terrorismo e construir com princípios fundamentais a importância da criminalização das infrações terroristas. (ONU, 2010).

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Assim, consideramos que a influência decisiva aos ataques de 11 de setembro de 2001 teve sobre o panorama internacional de segurança. As aeronaves, além de sua aplicação útil no transporte, consolidaram um trágico papel nas potências armas, com projeções grandiosas e perigosas.

Os resultados obtidos nas mudanças em segurança da aviação após 11 de setembro caracterizaram-se através de um comportamento recíproco, por parte dos Estados, no sentido de estabelecer um sistema comum de segurança. Notadamente após os malsinados eventos de 11 de setembro. Mesmo diante da natureza indubitavelmente racional dos Estados, em busca do interesse próprio, pode-se concluir que as falhas de segurança nos aeroportos escancararam-se como uma preocupação generalizada. É preciso reconhecer que a aviação civil continua a representar um campo propício para novos atentados. Todas as medidas estruturais realizadas foram bem vindas e combatem novas tentativas, porém ainda é indispensável a contínua busca de novas normas que possam combater a criatividade dos terroristas. O dilema de segurança, como objeto da política, mantém um cenário de incertezas que movimentam o sistema internacional. A segurança nos aeroportos do Brasil é muito falha, não há investimentos em equipamentos de raio x, muito menos máquinas de Body Scanner que conseguem detectar explosivos, armas e até objetos engolidos por passageiros, o custo de empregar essas máquinas é algo que o governo não quer pagar, porém eles acabam esquecendo que o preço a ser pago depois de um atentado é algo ainda maior. Há diversas mudanças que seriam necessárias nos aeroportos brasileiros, além das citadas acima, todas as malas despachadas nos voos nacionais deveriam passar por máquinas de raio x, assim como são feitas nas malas de voos internacionais. Assim como acontece nos Estados Unidos aqui também deveria ter uma Lista de No Fly, porém segundo nossa legislação isto em âmbito brasileiro é contra a lei. Podemos concluir que o nível de segurança esperado em outros Países aumentou muito e teve seu objetivo alcançado até agora, sempre buscando por melhorias, o risco sempre estará presente, o que devemos fazer é minimiza-lo, pois a verdade é que onde há uma aviação 100 % segura há também perda de dinheiro e de patrimônio, já que com o padrão de segurança lá em cima, nenhum voo sairia no horário causando uma má experiência com o cliente. Devemos buscar o equilíbrio entre o servir e a segurança elevada. É aconselhável melhorias no setor Brasileiro quanto a isto, um acordo entre a administração aeroportuária, empresas aéreas e governo seria um bom começo para aumentar o nível de segurança por aqui. Adotar algumas medidas já feitas em outros países como por exemplo

cães farejadores, retiradas de sapato e casacos durante a passagem pelo raio x e passar todas as malas domésticas em raios x seria uma grande evolução na segurança da aviação nos aeroportos brasileiros.

Neste contexto, percebe-se que as mudanças empreendidas no âmbito doméstico pelos Estados Unidos acabaram se alastrando para outros Estados. Com isto, tornou-se exequível identificar a existência de uma vontade compartilhada pela grande maioria dos Estados do sistema internacional, com vistas ao estabelecimento de um regime de segurança de aviação civil.

De fato, a presença majoritária de regras estadunidenses sob um sistema interno de segurança requer a devida atenção. Os Estados Unidos – reconhecidos por sua força militar, política e econômica – após sofrer ataques terroristas de tamanha proporção modificaram de forma automática todo um status que no que diz respeito à segurança mundial que resultou em alterações nas estruturas do maior aeroporto do mundo. Essas alterações estão relacionadas a uma série de fatores externos e internos que foram encontradas e que fazem a diferença na segurança como um todo.

Assim, o dilema de segurança, como objeto da política, mantém um cenário incerto que movimentam o sistema internacional. Porém, o custo de um regime onde exista a cooperação é logicamente menor do que ações individuais.

Quanto a vislumbrada implementação de mudanças instrumentais, cuja finalidade precípua seria a projeção ou consolidação do poder estadunidense, não emergiram indícios confirmativos. As referências utilizadas de fato confirmam mudanças internas, mas no âmbito internacional não há como se confirmar uma relação direta. Medidas de segurança são realizadas através de recomendações da ICAO e efetivadas junto à IATA, mas o controle do espaço aéreo permanece sob a soberania dos Estados. De toda forma, igualmente perceptível é que, acaso os atentados tivessem atingido algum outro Estado, notadamente com capacidades reduzidas no cenário internacional, certamente o desdobramento dos eventos seria consideravelmente mais tímido.

Com relação ao atentado de 11 de setembro, subsiste ainda a importante compreensão de que a segurança da aviação civil não deve corresponder somente às companhias aéreas, mas sim ser considerada uma responsabilidade indelegável dos Estados. Sendo assim, os registros de Bin Laden, juntamente com a Al-Qaeda afirmam que esse atentado foi propositalmente destinado a mexer com as potências dos Estados Unidos

O ineditismo da correlação imediata entre um desastre aéreo e uma crise econômica mundial indubitavelmente surpreendeu todo o sistema internacional que, sem uma legislação

eficiente, a impressão é a de que o tema continua vago e ainda não alcança seu devido reconhecimento. Todos os argumentos e análises apresentados buscam contribuir para a demonstração de que a segurança da aviação civil é um tópico de extrema relevância nas relações internacionais.

Em suma, é preciso reconhecer que a aviação civil continua a representar um campo propício para novos atentados de grande dimensão. Todas as medidas estruturais realizadas foram bem vindas e combatem novas tentativas, porém ainda é indispensável a contínua busca de novas normas que possam combater a criatividade dos terroristas. Políticas de reação rápida de fato minimizam os efeitos, mas, ainda é necessário, especialmente por meio de novas tecnologias, tentar prever novos métodos terroristas e manter-se à frente dos que podem identificar no apoderamento de aeronaves uma maneira eficiente de fazer ecoar suas intenções por meio da violência.

REFERÊNCIAS

- ANAC. **A Segurança de Vôo no Sistema de Aviação Civil**. 2018. Disponível em: <<http://www2.anac.gov.br/segvoo/historico.asp>>. Acesso em: 27 de Julho de 2018.
- ANAC. **Convenção de Aviação Civil Internacional. Montreal, 1944**. Disponível em: <<http://www2.anac.gov.br>>. Acesso em: 01 de Agosto. 2018
- AL QAEDA . **Conheça o grupo fundador por Osama Bin Laden**. Disponível em: <<http://www.politize.com.br/al-qaeda/>>. Acesso em: 10 de Agosto de 2018.
- ALTO ASTRAL - **11 DE SETEMBRO** : Quais foram os desdobramentos após o atentado . Disponível em: <<https://www.altoastral.com.br/11-setembro-desdobramentos-atentados/>> . Acesso em: 16 de Agosto de 2018.
- BBC, News. **11 de Setembro: Cinco teorias de conspiração**. 2011. Disponível em: https://www.bbc.com/portuguese/noticias/2011/08/110829_11desetembro_teorias_cc. Acesso em: 16 de Agosto de 2018.
- BRASIL. **Lei nº 8.078/90, de 25 de julho de 1990**. Dispõe sobre os crimes hediondos, nos termos do art. 5º, inciso XLIII. Diário Oficial da República Federativa do Brasil. Brasília, DF. 25 jul. 1990. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8072.htm>. Acesso em: 08 Agosto de 2018.
- BURKE, Jason. **Al Qaeda - Al Qaeda The true story of radical Islam**. London: Penguin Books, 2004.
- CAVALCANTI, Talita (Ed.). **Ataques de 11 de Setembro nos EUA completam doze anos. Brasília**: Agência Brasil, 2013. Disponível em: <<http://agenciabrasil.ebc.com.br/noticia/2013-09-11/ataques-de-11-de-setembronos-euaompletam-doze-anos>>. Acesso em: 10 de Agosto de 2018.
- CENIPA. **Centro de investigação e prevenção de acidentes aeronáutico**. Brasília. Disponível em: <<http://www2.fab.mil.br/cenipa/>>. Acesso em: 12 de Agosto de 2018.
- CIMENTI, Carolina. **Projeto de Torres Gêmeas contribuiu para mortes no 11 de Setembro. 2011**. Nova York. Disponível em: <https://ultimosegundo.ig.com.br/11desetembro/projeto-de-torres-gemeas-contribuiu-para-mortes-no-11-de-setembro/n1597192291128.html>. Acesso em 10 de abril de 2018.

DWYNER, Jim e FLYNN, Kevin. *102 Minutes*. New York: Zahar, 2005.

DWYNER, Jim e FLYNN, Kevin. **102 MINUTES: Last Words at the Trade Center; Fighting to Live as the Towers Die.**2002. Disponível em: <https://www.nytimes.com/2002/05/26/nyregion/102-minutes-last-words-at-the-trade-center-fighting-to-live-as-the-towers-die.html>. Acesso em: 12 de Agosto de 2018.

FERNANDES, A. **2001: Atentado terrorista às Torres Gêmeas nos EUA. 2016.** Disponível em: < <https://p.dw.com/p/1GUxy>>. Acesso em: 12 de agosto 2018.

GERHARDT, T. E.; SILVEIRA, D. T. **Métodos de Pesquisa**. 1. ed.Porto Alegre. Editora da UFRGS.2009. Disponível em: <http://www.ufrgs.br/cursopgdr/downloadsSerie/derad005.pdf>>. Acesso em: 12 de Agosto de 2018.

IATA. **INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION**. 2011. Montreal. Disponível em: <<https://www.iata.org/Pages/.aspx> >. Acesso em: 12 de Agosto de 2018.

INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION. **The Impact of September11 2001 on Aviation**. 2011. 8p. Montreal. Disponível em: <<http://www.iata.org/pressroom/documents/impact-9-11-aviation.pdf>>. Acesso em: 14 de Agosto de 2018.

JERVIS, Robert. **Security Regimes**. International Regimes. Ithaca and London: Cornell University Press, 1983. 22p.

LAWRENCE, Wright. **O Vulto das Torres : Al - Qaeda e o caminho até o 11 /09**. São Paulo: Editora Companhia Das Letras, 2007.

LIPTON, ERIC. *Study Maps the Location of Deaths in the Twin Towers*.2004. Disponível em: <<https://www.nytimes.com/2004/07/22/nyregion/study-maps-the-location-of-deaths-in-the-twin-towers.html> >. Acesso em: 14 de Agosto de 2018.

MALAGUTTI, Antônio Osller. **Evolução da Aviação Civil no Brasil: Segurança Nacional. Brasília:Consultoria Legislativa, 2001**. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/documentospesquisa/publicacoes/estnottc/tema3/pdf/109712.pdf> >. Acesso em: 12 de Agosto de 2018.

MONTASSER, Al Zayyat. **Os caminhos da Al-Qaeda**. São Paulo: Outras Palavras, 2005.

MORTEN, Storm. **Mi vida en Al Qaeda**. Rio de Janeiro: Ariel, 2015.

MUKASH, Aigul. **Aviation terrorism.Kazakhstan: Eurasian National University.Astana**, Disponível em: < <http://slconf.uaeu.ac.ae/papers/conf20/part%203%20E/MS.%20Aigul%20Mukash.pdf>>. Acesso em: 14 de Agosto de 2018.

NASCIMENTO, Flávio, Augusto. **O DESENVOLVIMENTO DE UM REGIME DE SEGURANÇA SINO-RUSSO PARA A ÁSIA CENTRAL**. 2016. Disponível em: <<http://ojs.ufgd.edu.br/index.php/moncoes/article/viewFile/5869/3013>>. Acesso em: Agosto de 2018.

NIST- **Evacuation Of World Trade Center, 2007**. Disponível em: <<https://www.nist.gov/publications/analysis-egress-world-trade-center-towers-september-11-2001>> . Acesso em: 16 de Agosto de 2018.

ONU - **Unites Nations Action to Counter Terrorism: International Legal Instruments**. Disponível em: <<https://www.un.org/en/terrorism/instruments.shtml>>. Acesso em: 16 de Agosto de 2018.

RUDZIT, Gunther. **O Debate Teórico em Segurança Internacional: Mudanças frente ao terrorismo?** Rio Grande do Sul: Civitas – Revista de Ciências Sociais, 2005. Disponível em: <<http://revistaseletronicas.pucrs.br/ojs/index.php/civitas/article/viewFile/5/1598>>. Acesso em: 15 de Agosto de 2018.

SILVA, Sidney Bueno. **Apoderamento ilícito de aeronaves e terrorismo**. Jus Navigandi, Teresina, a no 18, n.3600, 10 mai. 2013. Disponível em: <<http://jus.com.br/artigos/24401>>. Acesso em: 15 de Agosto de 2018.

SOUZA, Izabela. **Politize AL-QAEDA: CONHEÇA O GRUPO FUNDADO POR OSAMA BIN LADEN**. 2017. Disponível em: < <https://www.politize.com.br/al-qaeda/>>. Acesso em: 02 de setembro 2018.

VISITE NOVA YORK. **Memorial 11 de Setembro**. Disponível em: <<https://www.visitenovayork.com.br/memorial-11-de-setembro-no-marco-zero-em-nova-york/>> . Acesso em: 01 de Agosto de 2018.

ZIEBALUER, Paul; SULLIVAN, John. **AFTER THE ATTACKS: AIRPORT SECURITY**; F.A.A. Announces Stricter Rules; Knives No Longer Allowed. New York: The New York Times, 2001. Disponível em: <<http://www.nytimes.com/2001/09/13/us/after-attacks-airport-security-faaannounces-stricter-rules-knives-no-longer.html>>. Acesso em: 16 de Agosto de 2018.