

RISCOS AERONÁUTICOS E OS PLANOS MUNICIPAIS DE EMERGÊNCIA

PAULO ALEXANDRE SOARES

Vice-Presidente do Instituto Nacional de Aviação Civil, I.P., Comandante de Avião, Mestre em Direito, Professor Universitário convidado de Ciências Aeronáuticas e especialista em Aviação Civil.

1. Introdução

Não se pretende uma abordagem exaustiva sobre os riscos aeronáuticos com reflexos nos Planos Municipais de Emergência, tão só uma (de entre muitas possíveis) perspectiva do que está e/ou poderá estar em causa, se não se mitigar diligentemente o risco proveniente de atividade aeronáutica conhecida e declarada, bem como perspetivar as possibilidades de ela acontecer de forma fortuita e casuística.

Far-se-á uma visita sucinta às várias ameaças aeronáuticas que se podem deparar e que devemos prever num qualquer Plano Municipal de Emergência.

Claro que há municípios onde o risco de ameaça aeronáutica é elevado, quiçá elevadíssimo e outros onde o risco é meramente residual. Apresentar-se-ão alguns exemplos, os mais relevantes, a ter em conta na elaboração dos Planos Municipais de Emergência.

2. Tipos de Planos

Os Planos de Emergência, consoante a sua extensão territorial, e situação visada, são de índole nacional, regional, distrital ou municipal e, consoante a sua finalidade, são gerais ou especiais.

i. Planos Gerais

Os Planos Gerais visam acautelar a totalidade da área de responsabilidade e a globalidade do mapa geográfico, devendo cobrir todos os tipos de acidente, catástrofe ou calamidade.

Um Plano Geral deverá cobrir todos os setores de atividade bem como todos os riscos, independentemente de serem riscos naturais, tecnológicos ou sociais, e visa minimizar as suas consequências, desde logo protegendo as populações, o meio ambiente e a atividade económica.

ii. Planos Especiais

Os Planos Especiais advêm dos Planos Gerais e visam pormenorizar os pontos nevrálgicos e de maior risco, ou uma determinada hipótese de acidente que, devido ao elevado risco, à sua importância, repercussão social e extensão de danos, determinam a existência de um Plano Especial minucioso e multidisciplinar.

Um Plano Especial deve ser parte integrante do Plano Geral de Emergência visto ir só versar sobre uma determinada vertente do risco espectável, tendo que ser harmoniosamente uma mais-valia para a prevenção bem como um guia de atuação no caso de ser ativado.

A caracterização da situação para o qual o Plano foi concebido deve, regra geral, contemplar os seguintes itens:

- Identificação dos fatores de risco e acontecimentos que se preveja poderem vir a acontecer, e por isso, determinam a elaboração do Plano. Nele serão consideradas as condições que possam vir a agravar a situação;
- Definição dos órgãos de apoio exteriores à entidade que elabora o Plano, com os quais este poderá contar e, ainda, qual o apoio que cada um deles irá prestar na situação;
- Estabelecimento das hipóteses a que o Plano se destina fazer face, nomeadamente aos danos na população (mortes, feridos, desalojados, etc.); materiais, que possam dificultar o socorro imediato (obstruções, derrocadas, queda de cabos de alta tensão, rotura nos circuitos de comunicações, etc.).

3. Riscos Aeronáuticos

i. “Operação normal”

Várias são as situações em que por muito que se invista não será possível eliminar o risco, mesmo para aqueles que não têm uma relação direta com a aviação. O ruído das aeronaves, os resíduos da atividade aeronáutica, a poluição atmosférica desde logo pelo aumento do CO₂ e as condições meteorológicas entre outras, faz com que todos, sem exceção, estejam expostos ao risco aeronáutico.

Quantas vezes assistimos como espetadores atentos a algumas operações aeronáuticas de elevado risco, algumas de tal forma espetaculares, (festivais aéreos, manobras acrobáticas por exemplo) e que são a razão da paixão que se vive e sente pela aviação.

Outras vezes deslumbramo-nos com o poder e a utilidade dos meios aéreos que no combate aos fogos florestais levam ao extremo as aeronaves onde o risco deixou de ser quantificável para passar a ser o risco necessário à preservação de um bem de todos nós.

Estas situações apesar de serem de elevadíssimo risco não deixam de ser operações aéreas normais, onde também temos que incluir as operações de baixa visibilidade quando há nevoeiro bem como as operações aéreas em ilhas ou em plataformas “offshore”⁷, ou até a atividade de reboque de mangas publicitárias ao longo das praias.

ii. “Operação anormal”

Se as operações normais têm um risco muito elevado, o que se dirá quando é necessário preservar valores e interesses de importância superior, i.e., como quantificar o risco quando essas mesmas operações (ditas) normais são atingidas por imprevistos ou falhas qualquer que seja a sua causa.

As emergências em voo, as avarias e/ou falhas estruturais e o embate com aves nas aeronaves tornam-se elementos perturbadores da calma e tranquilidade que se espera de um qualquer voo.

Para que seja diminuído o risco destes imprevistos nada como uma forte aposta na formação e treino de tripulações, uma constante formação continua dos técnicos de manutenção e também uma aposta firme em simulacros de acidentes a executar nas superfícies aeroportuárias envolvendo toda a comunidade aeronáutica bem como os meios de proteção civil aí localizados.

Planear, treinar, treinar, treinar, é o lema para a diminuição dos riscos de acontecer um qualquer acidente independentemente de o mesmo ter origem numa operação “normal” ou numa operação “anormal”.

Na aviação não é possível haver profissionais que só têm uma visão de parte do problema, ou uma visão de uma área de intervenção, é necessário conhecerem profundamente as áreas adjacentes bem como terem uma visão global e compacta desta atividade.

4. Exemplos a não esquecer na elaboração do PME

É necessário realizar uma investigação exaustiva de toda a atividade aeronáutica estável e constante na área geográfica de cada Concelho e divulgar a necessidade de ser notificada a proteção civil municipal nos casos esporádicos.

Dever-se-á ter em consideração na elaboração do Plano Municipal de Emergência nomeadamente nos seguintes fatores:

- Existência de superfícies aeroportuárias (legais ou clandestinas);
- Existência de corredores aéreos (civis ou militares);

⁷ Não poderia deixar de prestar a minha homenagem a todos os pilotos de helicóptero das plataformas de offshore, mas em especial aos pilotos que realizam voos inter ilhas, muitas vezes os únicos que permitem a ligação entre comunidades insulares.

- Existência de meios aéreos, sua tipologia e seus operadores (áreas de treino, aeronaves do INEM e do combate aos fogos florestais);
- Existência de rotas migratórias de aves;
- Localização de instalações com combustíveis, produtos perigosos ou explosivos;
- Avaliar a formação dos agentes de proteção civil em caso de acidente aéreo;
- O combate a incêndio de aeronave;
- Meios de suporte a vítimas;
- Meios de apoio aos familiares de vítimas a disponibilizar na área (Att à língua);
- COMUNICAÇÃO SOCIAL (EM ESPECIAL TELEVISÃO).

5. Conclusões

Reitera-se o já afirmado, planejar até à exaustão e depois, treinar, treinar, treinar, são os lemas para a diminuição dos riscos de acontecer um qualquer acidente independentemente da sua origem ou causa.

A atividade aérea acarreta muitos riscos, mas é claramente o motor da economia. A proteção civil deverá ser o garante da mitigação desse risco.

As verbas despendidas em formação e prevenção deverão ser contabilizadas como investimento e não como custo!

6. Bibliografia

Clois Williams and Steven Waltrip, *Aircrew Security – A Practical Guide*, Ashgate, USA, 2004

EAPM - Emergency & Accident Procedures Manual, TAP Portugal, 2ª Edição, Maio de 2006.

FEDERAL FAMILY ASSISTANCE PLAN FOR AVIATION DISASTERS, 2008, National Transportation Safety Board, Office of Transportation Disaster Assistance, EUA.

Robert A. Jensen – *Mass Fatality and Casualty Incidents – A Field Guide*, CRC Press, USA, 1999

Ruwantissa I.R. Abeyratne – *Aviation Security – Legal and Regulatory Aspects*, Ashgate, USA, 1998.

SOARES, Paulo, 2007, *GESTÃO de CRISE - do incidente ao acidente*, Conferência no âmbito do II Encontro Nacional de Riscos, Segurança e Fiabilidade, Instituto Superior Técnico – 13 a 15 de Novembro.

SOARES, Paulo, 2008, Textos de apoio à Unidade Curricular de Legislação Aérea, Universidade Lusófona do Porto.

SOARES, Paulo, 2009, “Comandante de Aeronave Civil, A Relação Laboral, Universidade de Santiago de Compostela, Espanha.

VÁSQUEZ, José Daniel Parada, 2000, “Derecho Aeronáutico”, Madrid.