

ANÁLISE DE RISCOS

ANÁLISE DE RISCOS

Conforme Parecer Técnico CPRN/DAIA/212/2005 da Secretaria de Estado do Meio Ambiente, que estabelece o Termo de Referência para a elaboração do Estudo de Impacto Ambiental-EIA e do respectivo Relatório de Impacto Ambiental- RIMA, o item sobre análise de riscos, estabelece:

“Deverão ser analisados os planos já existentes para o aeroporto (Plano de Emergência Aeroportuária, Plano de Radio Proteção, Plano de Contingência das Áreas de Combustíveis, etc.), que contenham procedimentos para o atendimento de emergência e verificada a necessidade de adequação dos mesmos, face às atividades desenvolvidas e legislações pertinentes.”

Desta forma com base na análise dos documentos existentes referentes a emergências, manuseio de produtos perigosos e também na análise dos procedimentos operacionais atualmente praticados, sob responsabilidade da Infraero e de empresas concessionárias, é apresentado a seguir as considerações e recomendações necessárias, considerando o incremento nas operações em função das ampliações previstas.

1.) CRITÉRIOS ADOTADOS

Os critérios adotados para análise dos planos existentes no aeroporto, foram baseados nos seguintes documentos:

- 1.1. Aplicação do método de Gestão de Risco – Gerenciamento de Segurança Operacional estabelecido pela OACI – Organização de Aviação Civil Internacional ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil e Ministério da Defesa (com visão ambiental).
- 1.2. Norma P 4.261 de maio de 2003 da CETESB, denominada “Manual de Orientação para Elaboração de Estudos de Análise de Riscos”.

2.) CONCEITOS

2.1.) Controle de Segurança Aérea

A fim de se entender o controle da segurança, é necessário considerar o que significa “segurança”, com conotações diferentes, a saber:

- a) acidentes zero (ou incidentes graves), uma opinião amplamente sustentada pelo público que viaja;
- b) a imunidade a perigo ou riscos, isto é, os fatores que causam ou têm probabilidade de causar dano;
- c) a atitude dos funcionários diante de atos e condições inseguras (que refletem uma cultura corporativa “segura”);
- d) o grau em que os riscos inerentes à aviação são “aceitáveis”;
- e) o processo de identificação de perigo e gestão de riscos; e
- f) o controle da perda acidental (de pessoas e bens, e dano ao meio ambiente).

Embora a eliminação dos acidentes (e incidentes graves) seja desejável, um índice de segurança de 100% é uma meta inatingível. Falhas e erros ocorrem, apesar dos melhores esforços para evitá-los. Não se pode garantir que nenhuma atividade humana ou sistema criado pelo homem seja absolutamente seguro, isto é, isento de risco. Segurança é uma noção relativa em que os riscos inerentes são aceitáveis em um sistema “seguro”.

A segurança é cada vez mais considerada como gestão de riscos. Logo, para fins desta análise, segurança é considerada com o seguinte significado: *estado em que o risco de dano a pessoas ou bens é reduzido e mantido em um nível aceitável ou abaixo dele, através de um processo constante de identificação de perigo e gestão de riscos.*

2.2.) Gestão de Riscos

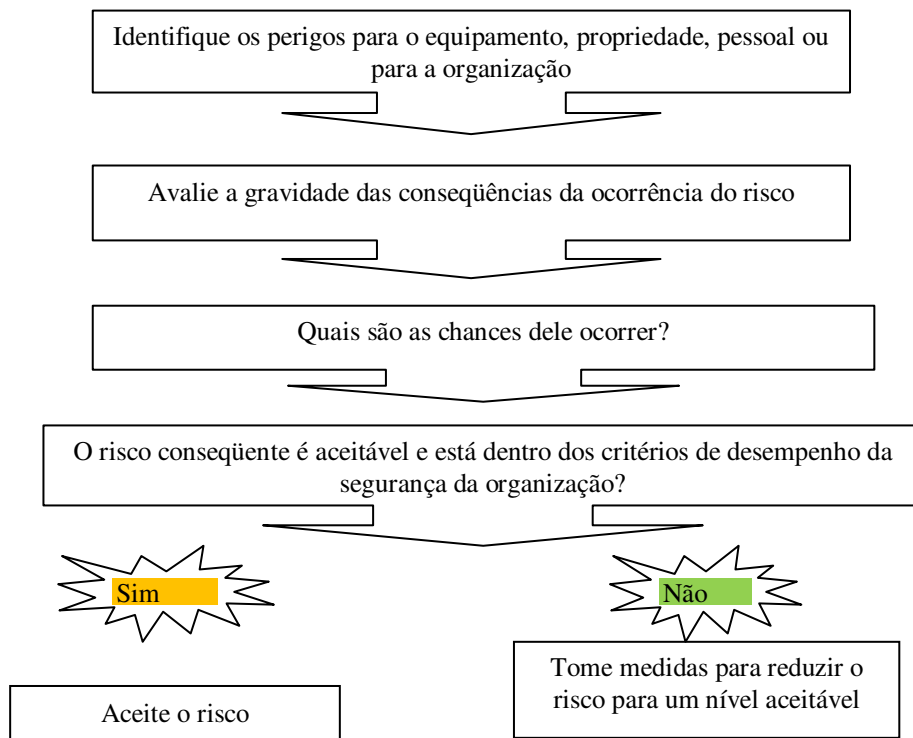
“Análise dos riscos serve para concentrar as atividades de segurança nos perigos que representam os maiores riscos”.

Partindo desta premissa temos a necessidade de seguir o seguinte critério analítico:

IDENTIFICAÇÃO DOS PERIGOS

- a) Fatores de Projeto: *incluindo projeto do equipamento e do encargo*
- b) Procedimentos e práticas operacionais: *incluindo sua documentação e listas de verificação bem como sua validação sob as reais condições operacionais*
- c) Comunicações: *inclusive o meio, a terminologia e a linguagem*
- d) Fatores pessoais: *como as políticas da empresa para recrutamento, treinamento e remuneração*
- e) Fatores organizacionais: *como a compatibilidade das metas de produção e segurança, a alocação de recursos, pressões operacionais e cultura corporativa de segurança*
- f) Fatores do ambiente de trabalho: *como barulho e vibração, temperatura e iluminação dos ambientes e a disponibilidade de equipamento e roupas de proteção*
- g) Fatores de supervisão normativa: *incluindo aplicabilidade e o cumprimento de normas; certificação do equipamento, pessoal e procedimentos; e a adequação das auditorias da fiscalização; e*
- h) Defesas: *incluindo fatores como a existência de sistemas adequados de detecção e advertência, a tolerância do equipamento a erros e o grau em que o equipamento é protegido contra falhas.*

Como verificado, os perigos podem ser reconhecidos através de eventos de segurança efetivos (acidentes ou incidentes) ou podem ser identificados através de processos preventivos destinados à identificação dos perigos antes que eles provoquem uma ocorrência. Na prática, tanto as medidas reativas quanto os processos preventivos oferecem meios eficazes para se identificar perigos.



2.3.) Entidades responsáveis pelo Controle da Segurança

A responsabilidade pela segurança e pelo controle eficaz da segurança é dividida entre uma ampla variedade de organizações e instituições, inclusive organizações internacionais, órgãos governamentais reguladores da aviação civil, proprietários e operadoras, prestadoras de serviços de navegação aérea e aeródromos, principais fabricantes de aeronaves e motores, empresas de manutenção, associações industriais e de classe e instituições de ensino e treinamento aeronáutico. Além disso, terceiros que fornecem serviços de apoio aéreo (inclusive serviços contratados) também dividem a responsabilidade.

2.4.) Responsabilidades e Obrigações

Responsabilidade e obrigação são conceitos estreitamente relacionados. Embora os membros individuais da equipe sejam responsáveis por suas ações, eles também respondem ao seu supervisor ou gerente pelo desempenho seguro de suas funções, podendo ser chamados para justificar seus atos. Embora as pessoas possam ser responsabilizadas por seus próprios atos, os gerentes e supervisores são responsáveis pelo desempenho global do grupo que lhe está subordinado. Responsabilidade é uma via de mão dupla. Os gerentes também são responsáveis por assegurar que seus subordinados tenham os recursos, treinamento, experiência, etc. necessários para o exercício seguro dos encargos que lhes foram atribuídos.

É aconselhável uma declaração formal de deveres e responsabilidades, mesmo nas pequenas organizações. Essa declaração esclarece as linhas formais e informais de subordinação dentro do organograma e especifica responsabilidades pelas atividades específicas sem nenhuma sobreposição ou omissão. O conteúdo da declaração varia de acordo com o tamanho, complexidade e relacionamentos da organização.

3.) ANÁLISE DOS PROCEDIMENTOS ESTABELECIDOS NO PLANO DE EMERGÊNCIA - PLEM

A análise de riscos apresentada refere-se ao Plano de Emergência do Aeroporto de Viracopos – PLEM SBKP.

O plano de emergência foi elaborado pela equipe de segurança do Aeroporto, atendendo à legislação aeronáutica estabelecida pelas seguintes entidades:

Organização de Aviação Civil Internacional – OACI

Organização internacional cujos principais objetivos são o desenvolvimento dos princípios e técnicas de navegação aérea internacional e a organização e o progresso dos transportes aéreos, de modo a favorecer a segurança, a eficiência, a economia e o desenvolvimento dos serviços aéreos.

A OACI, no anexo 14 – Aeródromos - Capítulo 9 – Serviços, Equipamentos e Instalações de Aeródromos, define plano de emergência em aeroportos como : *“Plano de Emergência em Aeródromos é o processo de preparação de um aeródromo para enfrentar uma situação de emergência em sua área ou em seu entorno.”*

A finalidade do plano, para os casos de emergência, está estabelecida no item 9.1 - Planejamento para casos de emergência em aeródromos, a saber: *“A finalidade desse planejamento consiste em reduzir ao máximo as consequências de uma emergência, especialmente no que se refere a salvar vidas humanas e não interromper as operações das aeronaves”.*

No DOC 9137 – Parte 7 – Manual de Serviços Aeroportuários – Planejamento de Emergências Aeroportuárias, consta a seguinte definição para Plano de Emergência: *“O Plano de Emergência dos Aeroportos é o processo no qual o aeroporto se prepara para fazer frente a qualquer emergência que ocorra em sua área ou em sua vizinhança (8km). Num plano de emergência de aeroporto se estabelece os procedimentos para se coordenar as medidas que deverão ser aplicadas pelos diversos serviços do aeroporto e organizações públicas que poderão prestar ajuda em resposta a emergência.”*

Agencia Nacional de Aviação Civil - ANAC

O Certificado Operacional de Aeroporto é um documento, emitido pelo DAC, que atesta se as condições operacionais estão em conformidade com os requisitos de segurança operacional e com as especificações do Manual de Operações do Aeroporto (MOA).

O Certificado é emitido conforme modelo estabelecido no Apêndice B do RBHA (Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica) 139, aprovando as características físicas e operacionais.

No Item 139.311, o Plano de Emergência de Aeroporto é definido como: *“Planejamento para lidar com as emergências que ocorram no aeroporto ou em seu entorno, incluindo alertas de pane de aeronaves em voo; incêndios em aeronaves, edificações ou instalações; sabotagem –*

envolvendo ameaça de bomba (em aeronaves ou instalações); apoderamento ilícito de aeronaves e acidentes ou incidentes aeronáuticos no aeroporto, tanto “durante a emergência” quanto “após a emergência”.

CENIPA/SERIPA – Centro / Serviço de Prevenção de Acidentes do Comando da Aeronáutica

O CENIPA – Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos, através da Norma NSCA 3-4 – Plano de Emergência Aeronáutica em Aeródromo (PEAA), dispõe sobre a definição de responsabilidades referentes ao plano de emergência aeronáutica em aeroportos bem como orienta a sua elaboração.

4.) ANÁLISE DOS PROCEDIMENTOS EXISTENTES NO AEROPORTO DE VIRACOPOS

Os procedimentos estabelecidos permitem atender eventuais ocorrências aplicando-se recursos internos e externos conforme grau de necessidade operacional existente no Aeroporto de Viracopos, tendo como objetivo trazer à normalidade operacional do Aeroporto com a maior brevidade possível, buscando: preservar vidas humanas, manter a integridade material e proporcionar segurança no desempenho das atividades diárias, desta forma verifica-se que o plano atende ao proposto.

Para que a análise atingisse o objetivo na verificação dos procedimentos para acidentes/incidentes que tragam riscos ambientais, a mesma foi focada diretamente nos itens com maior preocupação ambiental, sendo assim adotou-se os seguintes procedimentos específicos:

1. Abastecimento de aeronaves nas áreas operacionais;
2. Derrame de combustível em áreas de manobra/estacionamento de aeronaves e estoque de combustível;
3. Carga Perigosa – Terminal de Carga e pátios;
4. Tratamento de resíduos.

4.1.) Abastecimento de Aeronaves nos Pátios de Manobra

Os procedimentos adotados para abastecimento de aeronaves estão de acordo com normas aeronáuticas e das empresas responsáveis pelo abastecimento.

O sistema de abastecimento utiliza caminhões tanques que são conectados através de mangueiras com o combustível, que é bombeado para o interior dos tanques das aeronaves. Não existe sistema de tubulação/hidrantes no pavimento.

O risco existente neste momento é o vazamento de combustível com a possibilidade de falha humana, mal súbito ou de equipamento, mas que pode ser minimizado através da chamada válvula “Dead Man” (sistema que interrompe o fluxo de combustível caso o

operador/equipamento sofra algo). Essa atitude evita assim grande derrame no pavimento no entorno da aeronave (Fotos 1, 2 e 3).



Foto 1



Foto 2



Foto 3

4.2.) Derramamento de combustível em área de manobra de aeronaves

Apesar dos cuidados existentes adotados regularmente é possível que haja vazamentos e que venha a gerar riscos de incêndio ou contaminação do solo. Portanto, os procedimentos adotados, tão logo ocorram, são o de isolar a área acionando-se as equipes de bombeiros para eventual necessidade e eliminar a fonte de contaminação/risco.

4.3.) Derramamento de combustível em área de estocagem / tancagem (abastecedoras Shell, Petrobrás e Esso)

O local de estocagem de combustível e de transferência dos reservatórios para os caminhões tanque encontra-se distante da área de movimento de aeronaves trazendo segurança contra riscos de incêndio.

Este local encontra-se adequado às normas da CETESB, porém, são edificações antigas e que receberão novos investimentos por encontrar-se em processo de mudança de local ainda a ser edificado, conforme revisão do Plano Diretor do Aeroporto.

A CETESB tem vistoriado o local e orientado no sentido de haver melhorias no sistema de contenção de vazamentos com caixas de contenção, caixas separadoras e substituição dos sumidouros por sistema de bloqueio e recolhimento do líquido combustível eventualmente derramado.

Estão instaladas canaletas de bloqueio junto aos tanques que atendem, por ora, o sistema em funcionamento (Fotos 4, 5, 6 e 7).



Foto 4



Foto 5



Foto 6



Foto 7

4.4.) Produtos Perigosos – manuseio, estocagem e ações preventivo-corretivas no Terminal de Carga Aérea (TECA) e/ou Pátio de Aeronaves

O Aeroporto de Viracopos é um dos mais importantes pontos de importação e exportação de mercadorias do país através do transporte aéreo requerendo, por consequência, cuidados especiais no que diz respeito à carga perigosa.

Produtos químicos, farmacêuticos e radioativos são comumente processados em área aeroportuária, sendo transportados pelas empresas aéreas (Fotos 8 e 9) conforme orientações da IATA – International Air Transport Association (Associação Internacional de Transporte Aéreo), através do Manual de Carga Perigosa – “Dangerous Goods Regulations Manual”.



Foto 8

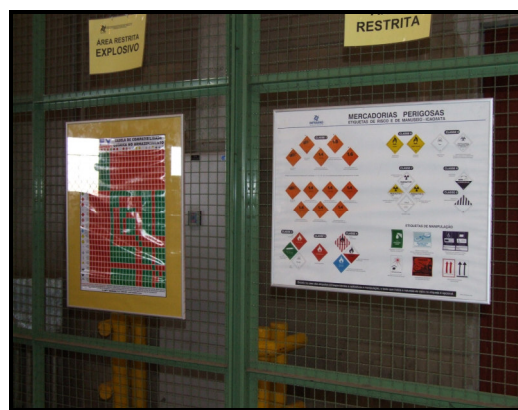


Foto 9

A mercadoria (importada/exportada) desde a origem até o destino final recebe tratamento especial naquilo que se refere aos riscos existentes, sendo, portanto, processada de acordo com as normas estabelecidas.

Exemplo do processo de mercadoria para importação: a mercadoria é embalada em sua origem, sendo identificada com etiquetas especiais que classificam o risco existente e estabelecem os cuidados necessários no manuseio, transporte e armazenagem até o destino final (Fotos 10 e 11).



Foto 10



Foto 11

Estas etiquetas, padronizadas mundialmente, estabelecem o risco, os cuidados necessários e os procedimentos requeridos em caso de acidentes, buscando desta forma minimizar eventuais acidentes.

Ocorre, porém, que desde a origem até o seu destino, muitas pessoas e vários processos foram adotados e os cuidados podem não ser suficientemente controlados.

Exemplifiquemos com a carga observada na Foto 11, onde o material é explosivo e requer processamento especial, além dos cuidados na estocagem, tal como temperatura do ambiente, fontes de ignição e vapores, entre outros.

Conclui-se, portanto que o Terminal de Carga é um ponto de risco com procedimentos especiais, que devem ser constantemente adotados e aprimorados, para preservar vidas, equipamentos e materiais.

Existe também a preocupação com acidente, no aspecto ambiental, havendo equipe especializada na prevenção/ correção de eventuais acidentes.

O pessoal envolvido na equipe detém conhecimento básico no trato da carga perigosa, porém está limitado ao seu nível de conhecimento e ação, sendo oportuno o aprofundamento dos conhecimentos para evitar agravamento de um acidente por procedimentos inadequados, ou simples descuido no trato do produto (Foto 12).

Esta questão tem desdobramento ambiental, quando não se conhece a origem do produto, os riscos ao ser humano e ao meio ambiente e as ações necessárias para eliminar a fonte do problema.



Foto 12

A planificação de emergência aponta procedimentos específicos nos casos envolvendo carga perigosa e estabelece pronta comunicação com os órgãos responsáveis por adoção de medidas corretivas (ANVISA, CNEN, Bombeiros, entre outros).

Observa-se que os cuidados necessários como isolamento da área e a preocupação com o agravamento do dano e ações para reduzir o impacto estão estabelecidos.

Entretanto, recomenda-se melhoria na infra-estrutura, treinamento e equipamentos, devendo estar estruturados, conforme o risco de cada produto, na medida em que o volume e o problema aumentam consideravelmente com o incremento da atividade econômica e do transporte aéreo no país.

A carga radioativa, limitada ao nível permitido para o transporte aéreo, recebe procedimentos especiais, não permanecendo em locais comuns de processamento e de grande circulação. A mesma é acondicionada em setor específico, no terminal de cargas, e sua destinação ocorre dentro da brevidade necessária.

Eventualmente, uma mercadoria nesta condição, pode sofrer problemas de ordem documental que retardem sua liberação/despacho, passando neste momento a ser acondicionada em setor apropriado distante dos processos rotineiros.

4.5.) Procedimentos estabelecidos para recolhimento, tratamento e destinação final para resíduos provenientes das áreas operacionais e de carga

O Aeroporto apresenta preocupação no recolhimento de produtos vazados ou lançados em área operacional e de armazenagem (Fotos 13, 14, 15 e 16) durante o processamento dos produtos, embarque/desembarque das aeronaves.

Existe procedimento para eliminação da fonte, com acompanhamento dos Bombeiros do Aeroporto. Porém, a destinação final do material recolhido requer maior cuidado.



Foto 13



Foto 14



Foto 15

O local estabelecido para recolhimento e guarda do material não é apropriado, não existindo um procedimento específico para a destinação final desses produtos.

É importante estabelecer diretrizes e responsabilidades junto aos usuários, quanto à destinação final dos produtos, após verificação e orientação por parte das entidades responsáveis pelo controle ambiental.

5.) RECOMENDAÇÕES/SUGESTÕES

5.1.) Entidades / Comunicação

ABIQUIM (Associação Brasileira da Indústria Química)

- Incluir na planificação entidades ligadas à produção de produtos químicos e potencialmente perigosos no sentido de ampliar conhecimento e adequar ações preventivo-corretivas nos casos de emergência.

Agencia Ambiental de Campinas e Setor de Atendimento a Emergências da CETESB

- Incluir no Plano de Emergência os telefones de contato da Agencia Ambiental de Campinas e do Setor de Atendimento a Emergências da CETESB, o qual poderá auxiliar a Infraero numa eventual situação que envolva vazamento de produtos químicos perigosos.

5.2.) Infra-Estrutura

⇒ Destinação final dos resíduos, adequação de equipamentos, produtos e áreas adequadas.

- Estabelecer local apropriado para depósito de material removido das áreas operacionais;
- Elaborar procedimentos com o intuito de dar destinação final correta aos resíduos coletados em áreas aeroportuárias, conforme legislação ambiental;
- Dar destinação final correta aos resíduos coletados em áreas aeroportuárias provenientes dos atendimentos de emergência em áreas operacionais ou TECA, conforme legislação ambiental.
- Dar devido tratamento para a carga perigosa em área de armazenagem acondicionando-as em locais de fácil remoção e atuação das equipes de emergência;
- Adequar equipamentos para ações preventivo-corretivas em área operacional.

5.3.) Fiscalização sobre Terceiros

⇒ Infrações ambientais praticadas por terceiros

- Fiscalizar junto aos Concessionários suas responsabilidades e obrigações objetivando estabelecer ações preventivo-corretivas nas ocorrências que tragam implicações ambientais.

5.4.) Capacitação

⇒ Ampliação do treinamento e conscientização

- Ampliar a capacitação dos operadores a um nível de conhecimento que possibilite pronta adoção de medidas ambientais iniciais até chegada de pessoal especializado;
- Ampliar a conscientização de todos os envolvidos nas atividades operacionais para que a preocupação ambiental ganhe importância no desempenho de suas funções diárias.

6.) CONCLUSÕES

A Secretaria de Estado do Meio Ambiente, através do Parecer Técnico CPRN/DAIA/212/2005, solicita à INFRAERO – Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária, no item “Apêndices e Anexos” que os planos já existentes para o Aeroporto de Viracopos sejam analisados e que seja verificada a necessidade de adequação dos mesmos, face às atividades desenvolvidas e legislações pertinentes.

A análise apresentada neste documento refere-se ao PLEM – Plano de Emergência do Aeroporto de Viracopos especificamente para cenários de derramamento de combustíveis durante as operações de abastecimento das aeronaves e abastecimento dos tanques de armazenamento de combustíveis no Aeroporto de Viracopos, bem como o Programa de Gerenciamento de Risco da empresa Shell Brasil Limitada, o Plano de Emergência Local da empresa Petrobras Distribuidora S.A, o Plano de Emergência da empresa Esso Brasileira de Petróleo Limitada e o Plano de Radioproteção.

A Norma P 4.261 de maio de 2003 da CETESB, denominada “Manual de Orientação para a Elaboração de Estudos de Análise de Riscos” em seu capítulo 9 – Gerenciamento de Riscos, sugere que independentemente das ações preventivas constantes no Programa de Gerenciamento de Riscos – PGR, um Plano de Ação de Emergência deve contemplar os seguintes aspectos:

- Introdução;
- Estrutura do plano;
- Descrição das instalações envolvidas;
- Cenários acidentais considerados;
- Área de abrangência e limitações do plano;
- Estrutura organizacional, contemplando as atribuições e responsabilidades dos envolvidos;
- Fluxograma de acionamento;
- Ações de resposta às situações emergenciais compatíveis com os cenários acidentais considerados, de acordo com os impactos esperados e avaliados no estudo da análise de riscos, considerando procedimentos de avaliação, controle emergencial (combate a incêndios, isolamento, evacuação, controle de vazamentos, etc) e ações de recuperação;
- Recursos humanos e materiais;
- Divulgação, implantação, integração com outras instituições e manutenção do plano;
- Tipos e cronogramas de exercícios teóricos e práticos, de acordo com os diferentes cenários acidentais estimados;
- Documentos anexos como: plantas de localização da instalação e layout, incluindo vizinhança sob risco, listas de acionamento (internas e externas), listas de equipamentos, sistemas de comunicação e alternativos de energia elétrica, relatórios, etc.

→ **Plano de Emergência do Aeroporto (PLEM)**

Assim, ao se comparar o Plano de Emergência do Aeroporto de Viracopos com a citada Norma da CETESB, constata-se que o mesmo encontra-se compatível com a norma, não havendo a necessidade de adequação, considerando o fato de que o armazenamento dos combustíveis e as operações de abastecimento das aeronaves são realizados por empresas terceiras.

Cabe ressaltar que a responsabilidade da Infraero, no que tange ao Plano de Emergência envolvendo os produtos combustíveis, é o de gerenciamento das empresas que armazenam e

realizam as operações de abastecimento, cabendo a estas possuir um Programa de Gerenciamento de Riscos, que inclui um PAE – Plano de Ação de Emergência.

→ **Planos de Emergência para Produtos Combustíveis**

Foram analisados os Planos de Emergência das empresas que fornecem combustíveis às aeronaves no Aeroporto de Viracopos. Os planos dessas empresas, apesar de conter várias informações, não atendem na íntegra ao solicitado na Norma P 4.261 da CETESB, conforme o escopo apresentado acima, tendo-se a seguinte situação:

- **PETROBRAS DISTRIBUIDORA S.A.**

Não apresentou juntamente ao Plano os Anexos 1 ao 10, conforme consta do seu Índice Geral. Cabe observar que a PETROBRÁS obteve a dispensa de licenciamento através do Certificado de Dispensa de Licença de Instalação nº 05000515, emitido pela CETESB em 23/02/2005.

- **ESSO BRASILEIRA DE PETRÓLEO LIMITADA.**

Apesar de apresentar um plano diversificado em termos de cenários, ações e comunicação. Não faz menção a treinamentos práticos ou teóricos com os envolvidos no plano, tão pouco apresenta uma planta de localização da instalação, contemplando uma rota de fuga.

- **SHELL BRASIL S.A.**

Não apresenta os responsáveis pelas ações nos casos de derramamento/vazamento de combustíveis nem uma listagem de acionamento de órgãos externos para essas ocorrências, como a CETESB, por exemplo.

Assim, de maneira geral, todos os planos possuem as informações básicas necessárias, tendo apenas que realizar pequenas inclusões e adequações em cada um deles, para que possam atender plenamente ao PLEM – PLANO DE EMERGÊNCIA DO AEROPORTO DE VIRACOPOS, no item sobre Derramamento de Combustíveis –04 – Empresa Abastecedora. (pág. 49)

Ressalta-se a importância, por parte da INFRAERO, do gerenciamento da implantação, manutenção e treinamento desses planos, com todos os órgãos envolvidos no caso de um evento acidental, com derramamento e/ou vazamento de combustíveis.

Com a ampliação do Aeroporto, principalmente nas áreas de armazenamento/ abastecimento de combustível, querodutos e outras passíveis de atividades com potencial de risco ao meio ambiente, deverão ser implantadas canaletas, caixas separadoras e demais dispositivos de segurança. Como essas medidas são ações preventivas, não necessitam estar contempladas no PGR e/ou PAE, mas deve ser analisada e implantada, caso seja determinada essa necessidade.

Finalmente, com relação à destinação de resíduos originados em situações emergenciais, estes devem ser acondicionados em embalagens apropriadas e armazenadas em local previamente determinado para esse fim, para que após a realização da classificação do tipo de resíduo gerado seja dada a destinação final adequada aos mesmos.

→ **Plano de Radioproteção**

O Plano de Radioproteção é específico do Centro de Negócios Aeroportuários de São Paulo – CNSP e abrange todos os aeroportos subordinados a ele, sendo um deles o Aeroporto Internacional de Viracopos.

Conforme apresentado, no Anexo 13, o Plano de Radioproteção está baseado na Norma CNEN – NE-3.01 e sua atualização, visando atender à Norma CNEN-NN-3.01, está em fase de término previsto para novembro/2.008.

Os planos analisados, quais sejam, PLEM – Plano de Emergência do Aeroporto de Viracopos, Programa de Gerenciamento de Risco da empresa Shell Brasil Limitada, o Plano de Emergência Local da empresa Petrobras Distribuidora S.A., o Plano de Emergência da empresa Esso Brasileira de Petróleo Limitada e o Plano de Radioproteção Específico estão apresentados no **ANEXO 13**.