

Drones. Portugal tem um regulamento mas não há capacidade para fiscalizar. Legislação europeia prevê registo de propriedade e identificação eletrónica do aparelho, mas processo ainda está na fase de consulta pública

Os incidentes com drones sucedem-se, mas a legislação mantém-se sem regras claras sobre a forma de responsabilização e controlo destes equipamentos. A Agência Europeia para a Segurança na Aviação Civil tem em curso uma consulta pública para um conjunto de regras a nível europeu, como o registo de propriedade e incorporação de um chip de identificação eletrónica do drone. Mas esta fase só termina em setembro, e o processo legislativo vai arrastar-se. Enquanto isso, Portugal tem apenas um regulamento da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), cuja fiscalização e responsabilização pela má utilização dos aparelhos não existe, como admitiu ao DN fonte do setor da aviação.

Só na passada semana, as autoridades portuguesas registaram dois incidentes envolvendo drones e aviões: na quarta-feira, um avião da TAP, com cerca de 130 passageiros, cruzou-se com um drone a 700 metros de altitude quando se preparava para aterrar no aeroporto de Lisboa; e na sexta-feira um avião da Aero Vip teve de realizar uma manobra para evitar a colisão com um drone a 300 metros de altitude quando estava em aproximação para aterrar no aeródromo de Cascais.

"O regulamento do ANAC são regras gerais, faltam as consequências, a identificação das sanções e regras mais apertadas para a compra dos aparelhos, as quais podem passar, pelo menos por agora, por um registo de propriedade", adiantou a mesma fonte ao DN, uma vez que o Regulamento n.º 1093 / 2016 traça apenas um conjunto de regras gerais para a utilização dos aparelhos não tripulados, sobretudo em zonas próximas de aeroportos. Em maio, aquando da visita do Papa Francisco, o governo chegou a equacionar a compra de um sistema que imobilizasse drones.

É nos aeroportos que têm acontecido os principais problemas. Hugo Angelo, membro da direção do Sindicato dos Controladores de Tráfego Aéreo (Sincta), lembrou ao DN que "os drones para uso lúdico acarretam riscos para a aviação civil, pois interferem com a aproximação, descolagem ou em operação a baixa altitude, como helicópteros de transporte de doentes. Podem colidir ou perturbar a operação de um piloto quando surge um drone".

Hugo Angelo acrescentou que face ao crescimento da indústria dos drones - em 2050, estima-se que existam sete milhões na Europa - há que "garantir um equilíbrio entre as duas coisas: a regulamentação e a indústria". Uma eventual regulamentação europeia irá uniformizar as regras no espaço da União, considerou o membro do Sincta.

O DN tentou contactar o presidente da Associação Portuguesa de Aeronaves não Tripuladas (APANT) mas não conseguiu. Certo é que esta associação já se mostrou, no início deste mês, disponível para encontrar soluções legais para a utilização dos drones. Em comunicado, a APANT defendeu a necessidade de analisar "uma solução de registo das aeronaves e/ou utilizadores", como prevê a proposta de regulamentação europeia, agora em discussão.

Entretanto, o Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários (GPIAAF) anunciou sábado a realização de um estudo de segurança devido aos recentes incidentes envolvendo a presença de drones nas trajetórias de aviões próximos de aeroportos.

O diretor daquele organismo, Nélon Oliveira, justificou a medida com "a frequência e as características das recentes ocorrências envolvendo a presença de drones na trajetória de aeronaves", ressaltando contudo que as ocorrências reportadas "constituem uma violação da regulamentação aplicável e um potencial ilícito de natureza criminal por parte dos seus responsáveis". Isto é, o Código Penal prevê o crime de "atentado à segurança de transporte por ar, água ou caminho-de-ferro", cuja pena pode chegar aos dez anos de cadeia ou, em caso de negligência, cinco anos.

Alex Rodriguez, cidadão da República Dominicana residente nos Estados Unidos e uma referência no setor da aviação não tripulada, explicou ao DN que neste último país "é preciso uma licença comercial para operar com drones. Se não a tiverem só podem utilizar os drones em parques específicos".

Os problemas com estes equipamentos deverão, brevemente, chegar à Assembleia da República. O PSD quer ouvir o presidente da Autoridade Nacional da Aviação Civil, Luís Ribeiro, por considerar ser "relevante conhecer os factos e proceder a uma avaliação das condições de segurança" do setor.

NOS EUA SÓ COM LICENÇA

> Nascido na República Dominicana, Alex Rodriguez vive desde criança nos EUA, onde é dono da Urban Drones, escrevendo ainda num blogue sobre o tema. Tem estado em Portugal e foi uma das estrelas do Leiria Drone Race, prova da Taça do Mundo que se realizou naquela cidade nos dias 10 e 11 de junho. Ao DN referiu que nos EUA só com uma licença da Agência Federal de Aviação é que se pode operar um drone de forma comercial. Sem isso só se pode usá-lo em zonas predefinidas

ALTITUDE

> Máximo. Segundo o regulamento da ANAC, os drones não podem voar a mais de 120 metros a contar da superfície e só durante o dia.

PERIGOS

> Limites. O uso destas aeronaves não tripuladas está proibida junto de aeródromos e aeroportos, dado o risco para a aviação civil. Também é proibido operar drones em zonas de sinistro, junto de órgãos de soberania, embaixadas, instalações militares e de segurança.

PESSOAS

> Manifestações. Os drones não podem sobrevoar concentrações com mais de 12 pessoas ao ar livre.

Carlos Ferro e Carlos Rodrigues Lima | Diário de Notícias | 19-06-2017