



# BOLETIM OFICIAL

## PARTE B

### ASSEMBLEIA NACIONAL

#### Comunicação n.º 10/2026

Abertura e Sessão Constitutiva da XI Legislatura. 3

#### Extracto do Despacho n.º 7/8/2026

Contratando para integrarem o quadro de pessoal da Assembleia Nacional, o pessoal que se indica. 4

## PARTE C

### CONSELHO DE MINISTROS

#### Resolução n.º 21/2026

Dando por finda, a seu pedido, a comissão de serviço de Ivanildo de Jesus Alves Fernandes, no cargo de Diretor Geral de Planeamento, Orçamento e Gestão do Ministério da Cultura e das Indústrias Criativas. 6

### MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL

#### *Direção Geral do Planeamento, Orçamento e Gestão*

#### Regulamento n.º 07/2025

Define e regula a prestação do serviço aéreo nas aeronaves de Estado, incluindo as condições e habilitações inerentes ao pessoal navegante. 7

#### Regulamento n.º 08/2026

Define o regime aplicável às aeronaves não tripuladas [Drones - Unmanned Aircraft (UA)]. 64

#### Regulamento n.º 10/2026

O presente Regulamento estabelece as condições e os requisitos para a certificação de aeroportos e aeródromos civis nacionais para a realização de operações militares, em regime de uso partilhado civil-militar. 94

#### Regulamento n.º 11/2026

Estabelece os requisitos para a certificação médica de pessoal aeronáutico militar e procedimentos para a emissão, revalidação e renovação de Certificado Médico Aeronáutico Militar Aeronáutico Militar. 103

**MINISTÉRIO DA PROMOÇÃO DE INVESTIMENTOS E FOMENTO EMPRESARIAL***Direção Geral do Emprego***Despacho n.º 20/2026**

Atribuindo ao INSTITUTO POLITÉCNICO DEMOCRACIA E DESENVOLVIMENTO (IPDD), nos termos da legislação aplicável, a renovação com alargamento do alvará, que o acredita como entidade formadora para ministrar ações de formação profissional na modalidade contínua, na ilha de Santiago, Cidade da praia. 163

**MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO***Direção Geral do Planeamento, Orçamento e Gestão***Retificação n.º 66/2026**

Retificando a publicação feita de forma inexata no Boletim Oficial n.º 104, II Série, de 05 de junho de 2026, referente ao destacamento de Telma Fonseca Monteiro. 163

**Extracto do Despacho n.º 734/2026**

Concedendo o regresso ao quadro de origem de Isa Gandira Moreno Rodrigues, Gilda Mariane Santos Monteiro e José Eduardo Mendes da Lomba, Antonita Inês Vieira e Elisângela Maria Delgado dos Santos. 164

**MINISTÉRIO DA SAÚDE***Direção Geral do Planeamento, Orçamento e Gestão***Extracto do Despacho n.º 735/2026**

Determinando a contratação e colocação dos 03 (três) profissionais, em regime de contrato por tempo indeterminado, na categoria de Enfermeiros Graduados – Nível I. 166

**Extrato do Despacho n.º 82/2026**

Autorizando a transferência de Erickson Gomes Tavares da Delegacia de Saúde do Tarrafal de São Nicolau para o Hospital Regional Dr. João Morais 167

**MINISTÉRIO DAS INFRAESTRUTURAS, ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E HABITAÇÃO***Direção Geral do Planeamento, Orçamento e Gestão***Extracto do Despacho n.º 736/2026**

Prorrogando por mais 1 (um) ano da requisição de Carlos Jorge Carvalho Casimiro, nas funções de Inspetor Sénior Nível I na Inspeção Geral do Ordenamento do Território, da Construção e da Imobiliária do Ministério das Infraestruturas, Ordenamento do Território e Habitação. 168

**PARTE J****MINISTÉRIO DA JUSTIÇA***Direção Geral dos Registos, Notariado e Identificação***Extrato de Publicação da Associação n.º 325/2026**

Certifica narrativamente, para efeitos de publicação, que na Conservatória, foi registada a constituição de uma associação religiosa denominada: "ASSOCIAÇÃO DA CONGREGAÇÃO DAS IRMÃS MISSIONÁRIAS DE ESPÍRITO SANTO EM CABO VERDE". 169

**Extrato de Publicação da Associação n.º 326/2026**

Certifica narrativamente, para efeitos de publicação, que na Conservatória, foi registada, nos termos seguintes, a constituição de uma associação denominada: "ASSOCIAÇÃO DESPORTIVA RECREATIVA E CULTURAL VETERANOS DE SANTA MARIA". 171

**Extrato de Publicação da Sociedade n.º 327/2026**

Certifica narrativamente, para efeitos de publicação, que nesta Conservatória dos Registos, encontra-se exarado um registo de constituição de uma sociedade comercial por quotas unipessoal denominada: "FOGO PIROTECNIA, SOCIEDADE UNIPESSOAL, LDA". 173

**Extrato de Publicação da Sociedade n.º 328/2026**

Certifica narrativamente, para efeitos de publicação, que na Conservatória, foi registada, a alteração de sede, cessação de funções, nomeação de órgão social e alteração do pacto social da sociedade comercial anónima denominada: "PONTA AVENIDA HOTELS, S.A.". 174

**ASSEMBLEIA NACIONAL****Comunicação n.º 10/2026**

**Sumário:** Abertura e Sessão Constitutiva da XI Legislatura.

Para os devidos efeitos se faz público que, por força do artigo 79º do Regimento, a Assembleia Nacional se reúne, por direito próprio, no próximo dia 18 de junho, pelas 10H30, na sua sede, em Achada Santo António, na Cidade da Praia, para a abertura e Sessão Constitutiva da XI Legislatura.

Secretaria-Geral da Assembleia Nacional, 8 de junho de 2026. - O Secretário-Geral, Angelino Gomes Coelho.

**ASSEMBLEIA NACIONAL****Extracto do Despacho n.º 7/8/2026**

**Sumário:** Contratando para integrarem o quadro de pessoal da Assembleia Nacional, o pessoal que se indica.

Extrato do Despacho de Contrato de Trabalho por Tempo Indeterminado

De 28 de maio de 2026

**Nique Lauda Mendes Cabral**, licenciado em Direito, candidato aprovado e selecionado na primeira posição do Concurso n.º 06/AN/2024, para o cargo de Técnico Parlamentar Nível I (jurista), na Assembleia Nacional.

**Djeison Valdir Silva**, Licenciado em Direito, candidato aprovado e selecionado na segunda posição do Concurso n.º 06/AN/2024, para o cargo de Técnico Parlamentar Nível I (jurista), na Assembleia Nacional.

**Svetlana Catila Pereira Tavares**, Licenciada em Direito, aprovada através da reserva de recrutamento constituída no âmbito do Concurso n.º 06/AN/2024, na área de Direito, para o cargo de Técnico Parlamentar Nível I (Jurista), na Assembleia Nacional.

**Jailson Fernando Correia Barbosa Vicente**, Licenciado em Direito, aprovado através da reserva de recrutamento constituída no âmbito do Concurso n.º 06/AN/2024, na área de Direito, para o cargo de Técnico Parlamentar Nível I (Jurista), na Assembleia Nacional.

**Alexandrina Ferreira Gomes**, Licenciada em Direito, aprovado através da reserva de recrutamento constituída no âmbito do Concurso n.º 06/AN/2024, na área de Direito, para o cargo de Técnico Parlamentar Nível I (Jurista), na Assembleia Nacional.

**Stevenn Maurício Lima Silva**, Licenciado em Ciências da Comunicação, candidato aprovado e selecionado na segunda posição do Concurso n.º 07/AN/2024, para o cargo de Técnico Parlamentar Nível I (Ciência das Comunicação e Jornalismo), na Assembleia Nacional.

**Lenila Alice Oliveira de Sousa Costa Gomes**, Licenciada em Línguas e Relações Internacionais, candidata aprovada e selecionada na primeira posição do Concurso n.º 09/AN/2024, para o cargo de Técnico Parlamentar Nível I (Relações Internacionais), na Assembleia Nacional.

**Ariana Tilita Duarte Correia**, Formação em Secretariado e Apoio à Direção, Nível V, candidata aprovada e selecionada na primeira posição do Concurso n.º 01/AN/2024, para o cargo de Apoio Operacional Nível I (Ajudante de Serviços Gerais), na Assembleia Nacional.

**Fernando Gomes Vieira**, Formação em Eletricidade e Automação, Nível V, candidato aprovado e selecionado na primeira posição do Concurso n.º 05/AN/2024, para o cargo de Apoio Operacional Nível V (Eletricista), na Assembleia Nacional.

**Nelson de Jesus Tavares da Veiga**, Formação em Técnico de Montagem e Manutenção de Instalações de Climatização e Refrigeração, Nível V, candidato aprovado e selecionado na primeira posição do Concurso n.º 04/AN/2024, para o cargo de Apoio Operacional Nível IV (técnico montagem e manutenção de ar condicionado e climatização), na Assembleia Nacional.

A despesa tem cabimento no centro de custo 40.10.02.01 – rubrica-02.01.01.01.02 – Pessoal do Quadro.

(Visado pelo tribunal de contas a 04 de junho de 2026).

O presente Despacho produz efeitos a partir da data da sua publicação no Boletim Oficial.

Secretária-Geral da Assembleia Nacional na Praia, aos \_\_\_\_ de junho de 2026. —O Secretário-Geral, *Angelino Gomes Coelho*.

## CONSELHO DE MINISTROS

### Resolução n.º 21/2026

**Sumário:** Dando por finda, a seu pedido, a comissão de serviço de Ivanildo de Jesus Alves Fernandes, no cargo de Diretor Geral de Planejamento, Orçamento e Gestão do Ministério da Cultura e das Indústrias Criativas.

Ao abrigo do disposto na alínea g) do n.º 2 do artigo 31º do Decreto-Lei n.º 59/2014, de 4 de novembro; e

Nos termos do n.º 2 do artigo 265º da Constituição, o Governo aprova a seguinte Resolução:

#### Artigo 1º

##### **Fim de comissão**

É dada por finda, a seu pedido, a comissão de serviço de Ivanildo de Jesus Alves Fernandes, no cargo de Diretor Geral de Planejamento, Orçamento e Gestão do Ministério da Cultura e das Indústrias Criativas.

#### Artigo 2º

##### **Entrada em vigor**

A presente Resolução entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação e produz efeitos a partir do dia 23 de junho de 2026.

Aprovada em Conselho de Ministros do dia 4 de junho de 2026. — O Primeiro-Ministro, *José Ulisses de Pina Correia e Silva*.

**MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL**  
Direção Geral do Planejamento, Orçamento e Gestão

**Regulamento n.º 07/2025**

**Sumário:** Define e regula a prestação do serviço aéreo nas aeronaves de Estado, incluindo as condições e habilitações inerentes ao pessoal navegante.

**Projeto do Regulamento de Serviço Aéreo**

**Nota Justificativa**

A Autoridade Aeronáutica Militar (AAM) é, nos termos do artigo 2º do Decreto-Lei n.º 16/2025, de 04 junho, a entidade responsável pela regulação das atividades aeronáuticas militares e, no contexto da aviação militar, a definição, sistematização, padronização e regulação da prestação do serviço aéreo constitui um tema de especial relevância, tendo em vista a segurança da aviação.

É inserido neste contexto que urge a aprovação do regulamento de serviço aéreo, cujo objeto é a regulação da matéria em pauta, abarcando a prestação do serviço aéreo a bordo das aeronaves de Estado, incluindo as condições e habilitações inerentes ao pessoal navegante, que desempenham uma função crucial no âmbito da prestação do serviço aéreo.

O regulamento de serviço aéreo é um instrumento fundamental para a garantia da regularidade, eficiência e eficácia das operações aéreas que envolvam aeronaves de Estado, através da adoção, definição, sistematização e padronização de procedimentos, normas e práticas recomendadas, inspirados em normativos de cariz internacional, cuja observância contribui decisivamente para o cumprimento dos compromissos do Estado a nível internacional em matéria da segurança da aviação e do espaço aéreo.

O citado regulamento é essencial para a segurança das operações aéreas, promovendo a coordenação na prestação do serviço aéreo, reforçando a coesão e prontidão operacional, permitindo uma atuação assertiva de todos os envolvidos na prestação do serviço aéreo.

Assim, ciente da elevada importância do Regulamento de Serviço Aéreo para a aviação militar e da necessidade de estabelecer normas claras, padronizadas e seguras para a prestação do serviço aéreo a bordo das aeronaves de Estado, a Autoridade Aeronáutica Militar, no pleno exercício das competências que lhe são conferidas pelo Decreto-Lei n.º 16/2025, de 4 de junho, elaborou o presente Projeto do Regulamento do Serviço Aéreo.

O objetivo é regular de forma sistemática e abrangente a prestação do serviço aéreo, incluindo as condições e habilitações inerentes ao pessoal navegante, garantindo a segurança, a regularidade, a eficiência e a eficácia das operações aéreas militares, em salvaguarda da segurança nacional e da soberania do espaço aéreo.

## *Autoridade Aeronáutica Militar*

### **Regulamento n.º 07/2025**

#### **Projeto do Regulamento de Serviço Aéreo**

Nos termos do artigo 2º do Decreto-Lei n.º 16/2025, de 04 junho, que cria a Autoridade Aeronáutica Militar (AAM) e define as suas competências, funcionamento e estrutura, a mesma é a entidade responsável pela regulação das atividades aeronáuticas militares.

Nessa senda, o citado diploma na alínea b) do número 1 do artigo 11º dispõe como uma das competências da AAM a aprovação de regulamentos no âmbito das operações aéreas. Tal competência se encontra em sintonia com o disposto na alínea c) do referido número e artigo, nos termos do qual à AAM compete também aprovar regulamentos relativos às operações das aeronaves militares e assim definir regras e condições de operações em salvaguarda da segurança nacional e da segurança operacional dos utilizadores do espaço aéreo.

Deste modo, é crucial definir, sistematizar, padronizar e regular a prestação do serviço aéreo a bordo das aeronaves de Estado, incluindo as condições e habilitações inerentes ao pessoal navegante, visto que a regulamentação do serviço aéreo assegura não apenas a eficiência operacional, mas também a segurança e a coerência na operação das aeronaves, ciente da importância da mesma para a operação segura das aeronaves por parte das Forças Armadas.

Assim, atendendo o processo em curso de implementação da aviação militar e visto que até então não existe no nosso ordenamento jurídico um regulamento específico, versando a matéria em pauta, urge a aprovação do regulamento de serviço aéreo, regulando a prestação do serviço aéreo a bordo das aeronaves de Estado, incluindo as condições e habilitações inerentes ao pessoal navegante, visando as operações das aeronaves militares, definindo regras e condições de operações em salvaguarda da segurança operacional dos utilizadores do espaço aéreo, em prol da segurança da aviação.

Assim, a AAM, ao abrigo do disposto nas alíneas b) e c) do artigo 11º d e n.º 4 do artigo 20º do Decreto-Lei n.º 16/2025, de 04 junho, aprova o presente Regulamento que se rege pelas seguintes disposições:

## CAPÍTULO I

### DISPOSIÇÕES GERAIS

#### Artigo 1º

##### **Objeto**

O presente regulamento, doravante designado por Regulamento de Serviço Aéreo (RSA), define e regula a prestação do Serviço Aéreo (SA) a bordo das aeronaves de Estado, incluindo as condições e habilitações inerentes ao Pessoal Navegante (PN).

#### Artigo 2º

##### **Âmbito**

1. O RSA aplica-se a todo o pessoal, civil e militar, nacional e estrangeiro, que presta ou que se encontre autorizado a prestar SA a bordo das aeronaves de Estado.
2. Na aplicação do RSA se deve atender o seguinte:
  - a) São considerados em serviço todos os voos efetuados pelas aeronaves e por pessoal referidos no número anterior.
  - b) São ainda considerados em serviço os voos realizados em aeronaves estranhas às Forças Armadas/ Guarda Costeira (FA/GC) pelo PN, desde que resultem de ordem específica emanada de entidade competente.
  - c) Nas situações em que o regulamento de serviço aéreo de aeronaves estranhas às FA/GC tenha um carácter mais restritivo ou exigente do que o presente Regulamento, são adotadas, conforme aplicável, as disposições do respetivo regulamento.
  - d) A atividade aérea em aeronaves civis, ainda que autorizada pelas FA, mas que não decorra da imposição do serviço, isto é, quando inscrita na esfera dos interesses pessoais do militar, é exercida sem dispêndio para o Estado, nomeadamente, no respeitante a doenças ou acidentes sofridos em consequência dos mesmos.

#### Artigo 3º

##### **Glossário**

Para efeitos do presente regulamento, considera-se as seguintes:

- a) definições

- i. **Atividade Aérea** - Atividade geral do Pessoal Navegante, que visa a satisfação direta de uma necessidade, através da prestação efetiva de trabalho, atendendo às funções e ao exercício de competências legalmente estabelecidas a bordo das aeronaves.
- ii. **Alojamento Adequado** - Quarto, devidamente equipado, sujeito ao mínimo de ruído, bem ventilado e que tenha possibilidades de controlo dos níveis de luz e temperatura.
- iii. **Certificado** - Documento oficial assinado por autoridade competente que atesta um fato.
- iv. **Pessoal Navegante (PN)** - Todo o pessoal que desempenha o serviço aéreo.
- v. **Pessoal Navegante Permanente (PNP)** - Todo o pessoal essencial à operação da aeronave.
- vi. **Pessoal Navegante Temporário (PNT)** - Todo o pessoal navegante que desempenha funções no âmbito das missões atribuídas à aeronave, nomeado para membro efetivo da tripulação.
- vii. **Pessoal Navegante Eventual (PNE)** - Todo o pessoal que desempenha tarefas específicas no âmbito de missões excepcionais atribuídas à aeronave.
- viii. **Tempo de Voo Total ( *Off Block Time* )** - Tempo decorrido entre o momento em que a aeronave inicia a corrida de descolagem até ao momento em que estaciona e coloca os calços para os aviões e tempo decorrido desde o momento de início de movimento do rotor até à sua paragem para os helicópteros, sendo designado de *Estimated Off Block Time* (EOBT) quando o tempo é estimado para efeitos de planeamento.
- ix. **Tripulação** - Conjunto de indivíduos qualificados para exercício de funções necessárias à operação de uma aeronave em voo no cumprimento de uma missão.
- x. **Tripulação Essencial ao Voo** - Tripulação encarregada das funções essenciais para a operação de uma aeronave durante o período dos encargos relativos ao voo, nomeadamente Piloto Comandante e Piloto.
- xi. **Tripulante (T)** - Todo o indivíduo integrado numa tripulação.
- xii. **Tripulação Mínima (TM)** - Conjunto mínimo de indivíduos qualificados para exercício a bordo para fazer voar com necessária segurança uma aeronave, definido pelo manual de voo da aeronave.
- xiii. **Tripulação Básica (TB)** - Conjunto de indivíduos necessários a bordo para a operação de uma aeronave no desempenho de missão específica.
- xiv. **Tripulação Reforçada (TR)** - Tripulação básica acrescida de um número adicional de indivíduos de modo a permitir períodos de descanso a bordo, tornando possível o prolongamento do período normal de atividades, para a qual se deve ter em conta a duração e/ou natureza da

missão, as condições de descanso a bordo e o esforço recentemente acumulado pelas tripulações.

xv. **Período de Descanso das Tripulações** - Espaço de tempo que mede o fim de uma atividade aérea e o momento a partir do qual a tripulação pode iniciar novo período de atividade. Este período inclui tempos livres, tempo para refeições, deslocamentos e oito horas de descanso mínimo ininterrupto em alojamento adequado.

xvi. **Descanso Mínimo Ininterrupto** - Período a observar durante o período de descanso da tripulação, proporcionado ao tripulante para repousar, incluindo o estado de sono, usufruindo de equipamentos e do ambiente adequados e em local apropriado à reconstituição da sua aptidão física e psíquica para prestar serviço aéreo.

xvii. **Destacamento Aéreo** - Uma ou mais aeronaves, respectivas tripulações, pessoal de manutenção e de apoio, se aplicável, operando, com alguma permanência, a partir de um local diferente da sua base de origem, em regime temporário ou quando superiormente constituído e aprovado.

xviii. **Dia** - Período de vinte e quatro horas, que começa às zero horas locais.

xix. **Empenhamento em Atividade Aérea** - É o intervalo de tempo que decorre desde o início de um período de atividade aérea até ao fim do último de uma série de períodos consecutivos de atividade aérea a que está sujeito um tripulante nomeado pela entidade competente.

xx. **Fadiga** - Condição caracterizada por uma diminuição da capacidade de trabalho, redução na eficiência do desempenho, perda de força ou capacidade de responder a estímulos, acompanhada por uma sensação de desconforto, desgaste e cansaço. As causas mais frequentes para a fadiga são a alteração do ritmo circadiano, redução do sono, atividade prolongada, tédio, *stress* ou desgaste físico. A fadiga pode resultar de uma situação específica ou do efeito acumulado de diversas situações. As indicações mais frequentes de uma condição de fadiga são sonolência, dificuldade na concentração, apatia, sentimento de isolamento, vigilância diminuída, problemas na memorização, fixação numa tarefa e aumento de erros na execução.

xxi. **Hora de Apresentação** - Hora determinada superiormente para um tripulante se apresentar para executar um período de atividade aérea, normalmente até duas horas do *Estimated Of Block Time* (EOBT). Corresponde ao início do período de atividade aérea.

xxii. **Hora Local** - Período de sessenta minutos, reportado ao local da base, até ao limite de quarenta e oito horas, a contar da partida desse local, e reportado ao local de origem do voo após decorridas quarenta e oito horas da partida do local da base.

xxiii. **Intervalo** - Período igual ou superior a três horas e inferior ao período de repouso, contado a partir do final de um sector voado até ao início do sector seguinte, sendo contabilizado como

período de serviço de voo.

xxiv. **ICCS-** Curso de Competências Comuns Individuais: curso de formação inicial obrigatória que transmite aos tripulantes as competências básicas comuns a todas as funções de bordo, designadamente procedimentos de segurança, sobrevivência, evacuação de emergência, suporte médico básico e utilização de equipamentos de proteção individual e de emergência.

xxv. **Mês** - Período de quatro semanas consecutivas.

xxvi. **Noite Local** - Qualquer período de oito horas, entre as 22 e as 8 horas locais.

xxvii. **Período Crítico do Ritmo Circadiano** - Período compreendido entre as 2 e as 6 horas locais.

xxviii. **Período de Atividade Aérea** - É o intervalo de tempo que decorre desde que um tripulante nomeado para uma missão inicia o cumprimento das tarefas de preparação imediata de uma missão, até que tenha completado as tarefas que lhe competirem para o encerramento do processo operacional ou logístico relativos ao voo ou série de voos executados no âmbito dessa missão que, em termos gerais e para efeitos de planeamento, é iniciado desde duas horas antes do *Estimated Off Block Time* (EOBT) até uma hora após o *Actual Time of Arrival* (ATA) do voo para o qual foi nomeado o tripulante. Este período será aumentado ou diminuído de acordo com a tipologia e complexidade das várias ações aéreas e do serviço de alerta, nos termos a definir pelas FA, enquanto operadora da aeronave, e constam no Manual de Operações do Comando responsável pela operação da aeronave; considera-se como fazendo parte de um período de atividade aérea o tempo utilizado pelo tripulante na realização das tarefas de familiarização com as instruções para a execução da missão, *briefings*, planeamento de voo, *debriefings*, elaboração de relatórios, treino de voo em simulador, serviço de alerta presencial, em que efetue um período de serviço normal; atividades, inspeções e ações de manutenção programadas e inopinadas e o descanso a bordo.

xxix. **Período de Alerta** - Período em que o tripulante executa Serviço de Alerta nos termos definidos e aprovados superiormente.

xxx. **Ritmo Circadiano** - Ritmo circadiano, ou ciclo circadiano, designa o período de aproximadamente um dia, 24 horas, sobre o qual se baseia todo o ciclo biológico do corpo humano e de qualquer outro ser vivo, influenciado pela luz solar. O ritmo circadiano regula todos os ritmos materiais bem como muitos dos ritmos psicológicos do corpo humano, com influência sobre, por exemplo, a digestão ou o estado de vigília, passando pelo crescimento e pela renovação das células, assim como a subida ou descida da temperatura.

xxxi. **Semana** - Período de sete dias consecutivos.

xxxii. **Série de Voos** - Conjunto de voos entre os quais não tenha havido período de repouso.

xxxiii. **Serviço Aéreo** - É todo o serviço executado a bordo de aeronaves diretamente decorrente das ações necessárias à sua operação e emprego.

xxxiv. **Serviço de Alerta** - Situação particular de serviço de duração definida no tempo que visa a mobilização operacional do militar e que decorre da necessidade de manter uma força, designadamente meio aéreos, tripulação e apoio de manutenção em determinado estado ou grau de prontidão para a execução de uma missão.

xxxv. **Serviço** - Atividade geral e de carácter mediato do militar, que visa a satisfação direta de uma necessidade através da prestação efetiva de trabalho atendendo às funções e ao exercício de competências legalmente estabelecidas.

xxxvi. **Voo** - Esforço técnico de uma aeronave entre a descolagem e a paragem de motores após a aterragem final.

xxxvii. **Zona Horária** - Extensão do globo terrestre, geralmente coincidente com um fuso horário, que corresponde a 1/24 do globo terrestre e com uma extensão de 15° de longitude, ou seja, uma hora de tempo.

b) Abreviaturas e Siglas:

1. **AFM** - *Aircraft Flight Manual*
2. **AIREV** - *Aeromedical Evacuation*
3. **ALSO** - *Air Logistic Support Operations*
4. **AOM** - *Aircraft Operating Manual*
5. **AQUAL** - *Aircraft Qualification*
6. **CQAOC** - Curso de Qualificação na Aeronave Operador de Cabine
7. **CQAOPV** - Curso de Qualificação na Aeronave Operador de Vigilância
8. **CQOAO** - Curso de Qualificação Operacional Avançada Operador de Cabine
9. **CQOAO** - Curso de Qualificação Operacional Avançada OPV
10. **CQOOC** - Curso de Qualificação Operacional de Operadores de Cabine
11. **CQOBOPV** - Curso de Qualificação Operacional Básica OPV
12. **CQOIOC** - Curso de Qualificação Operacional Intermédia Operador de Cabine
13. **CQOIO** - Curso de Qualificação Operacional Intermédia OPV
14. **CQOIO** - Curso de Qualificação Operacional Intermédia Operador de Vigilância
15. **CSERE** - Curso de Sobrevivência, Evasão, Resistência e Extração
16. **ETE** - *Estimated Time Enroute*
17. **FITS** - *Full Integrated Training System*
18. **HV** - Hora de Voo
19. **ICCS** - *Individual Common Core Skills*

20. **ISR** - *Intelligence Surveillance & Reconnaissance*
21. **ISROPV** - *Intelligence Surveillance & Reconnaissance* Operador de Vigilância
22. **LPQOC** - Lista de Qualificação de Operador de Cabine
23. **MIT** - *Multimedia Interactive Training System*
24. **MNT** - Manutenção/*Maintenance*
25. **MQ** - Manutenção de Qualificação
26. **MQOC** - Manutenção de Qualificação Operador de Cabine
27. **NQ** - Não Qualificado
28. **NVG** - *Night Vision Goggles*
29. **NVGO** - *Night Vision Goggles Operator Course* – Operador de Cabine
30. **OC** - Operadores de Cabine
31. **OCA** - Operadores de Cabine em adaptação
32. **OCI** - Operador de Cabine Instrutor
33. **OCIONVG** - Operador de Cabine Instrutor *Night Vision Goggles*
34. **OPV** - Operador de Vigilância
35. **OPVA** - Operador de Vigilância em Adaptação
36. **OPVI** - Operador de Vigilância Instrutor
37. **PMOPV** - Programa de Manutenção de Operador de Vigilância
38. **PMQAP** - Programa de Manutenção de Qualificação Anual de Pilotos
39. **PMQQAOC** - Programa de Manutenção de Qualificação de Anual de Operadores de Cabine
40. **PMQOBOC** - Programa de Manutenção de Qualificação Operacional Básica Operadores de Cabine
41. **PMQOBOPV** - Programa de Manutenção de Qualificação Operacional Básica Operador de Vigilância
42. **PMQOC** - Programa de Manutenção de Qualificação Operadores de Cabine
43. **PMQOIOC** - Programa de Manutenção de Qualificação Operacional de Instrutor de Operador de Cabine
44. **PMQO** - Programa de Manutenção de Qualificação Operacional
45. **PO** - Pronto para Operações
46. **POL** - Pronto para Operações com Limitações
47. **PQA** - Programa de Qualificação na Aeronave
48. **PQC** - Programa de Qualificação Complementar
49. **PQO** - Programa de Qualificação Operacional
50. **PV** - Pronto para Voo
51. **QAOC** - Qualificação na Aeronave Operadores de Cabine
52. **QAOPV** - Qualificação na Aeronave Operador de Vigilância
53. **SAR** - *Search And Rescue*
54. **SAROC** - *Search And Rescue* Operadores de Cabine

55. **SERE** - Sobrevivência, Evasão, Resistência e Extração
56. **TAOC** - Treino Anual de Operador de Cabine
57. **UOCI** - Upgrade de Operador de Cabine Instrutor
58. **UOPVI** - Operador de Vigilância - Upgrade em OPV Instrutor
59. **VIS** - *Visual Reconnaissance*
60. **VROC** - Voo de Revalidação de Operador de Cabine
61. **VVP** - Voo de Verificação de Proficiência

## CAPÍTULO II

### PRESTAÇÃO DO SERVIÇO AÉREO

#### Artigo 4º

##### **Competência da entidade responsável pela operação da aeronave**

Compete à entidade responsável pela operação da aeronave:

- a) Executar as disposições do presente Regulamento e assegurar a doutrina operacional e de avaliação aeronáutica;
- b) Assegurar a operacionalidade do sistema de comando e controle de aeronaves;
- c) Elaborar e implementar os manuais de procedimentos operacionais, de qualificações técnicas e os programas de qualificação, manutenção de qualificação e requalificação do pessoal navegante, no âmbito da operação e do emprego tático dos meios aéreos;
- d) Elaborar e implementar os planos de qualificação, de manutenção de qualificação e de requalificação do PN;
- e) Assegurar a compatibilidade entre as missões e as aeronaves de Estado, garantindo o seu emprego de acordo com os preceitos normativos;
- f) Assegurar a autorização para prestação de SA a bordo das aeronaves de Estado pelo pessoal militar e civil, nacional e estrangeiro como tripulante;
- g) Assegurar que a prestação de Serviço Aéreo por membros das Forças Armadas estrangeiras obedeça aos requisitos de prontidão definidos nos acordos de cooperação e protocolos vigentes;
- h) Assegurar a autorização para o exercício de funções a bordo das aeronaves estranhas às FA pelo PN;
- i) Observar os critérios de nomeação da tripulação mínima, tripulação básica, tripulação

reforçada e dos períodos de atividade e descanso do PN para o serviço de alerta;

j) Assegurar que a nomeação do PN seja feita de acordo com as necessidades de prestação de SA e nos termos das normas em vigor;

k) Elaborar e implementar os planos de treino, de avaliação e de controlo de prontidão;

l) Garantir o cumprimento das disposições do presente Regulamento relativamente ao PN e aprovar as Ordens de Missão (*Air Task*) para os voos das aeronaves de Estado;

m) Elaborar e atualizar os instrumentos e/ou publicações técnicas que suportam a prestação do SA;

n) Emitir as instruções necessárias, nomeadamente através de despachos, regulamentos internos, diretivas e circulares, relativas à prestação do Serviço Aéreo; e

o) Elaborar e implementar os instrumentos necessários para a execução do presente Regulamento, como sejam despachos, diretivas, circulares, regulamentos, manuais, entre outros.

## Artigo 5º

### **Responsabilidades do Pessoal Navegante**

Compete ao PN as seguintes ações:

a) Cumprir integralmente o disposto no presente Regulamento;

b) Participar e cumprir os programas de qualificação, de manutenção da qualificação e de requalificação, bem como os requisitos de prontidão operacional correspondentes à sua função ou atividade a bordo;

c) Garantir e manter a aptidão física, psicológica e técnica necessária à prestação do Serviço Aéreo; e

d) Manter-se atualizado sobre a execução do seu programa de manutenção de qualificação e colaborar com o serviço responsável pela uniformização e avaliação do Pessoal Navegante.

## Artigo 6º

### **Processo de autorização para prestação do serviço aéreo**

1. A autorização para que militar estrangeiro ou civil, nacional ou estrangeiro, preste Serviço Aéreo (SA) a bordo de aeronaves de Estado, como tripulante, deve ser instruída com os seguintes elementos mínimos:

- a) Nome, posto ou categoria, número de identificação e funções a desempenhar;
- b) Certificado de habilitações aeronáuticas, incluindo qualificações e datas de validade;
- c) Caderneta de voo ou documento equivalente, com registo de qualificações e horas de voo por tipo de aeronave;
- d) Data do último voo;
- e) Outros elementos considerados necessários pela entidade decisora.

2. Compete à entidade responsável pela operação da aeronave:

- a) Instruir o processo, analisar a documentação e emitir parecer técnico;
- b) Verificar o cumprimento dos requisitos de qualificação e prontidão operacional;
- c) Manter os registos individuais do tripulante autorizado;
- d) Divulgar as decisões e instruções necessárias à execução da autorização.

### Artigo 7º

#### **Condicionalismo na prestação do serviço aéreo**

1. O militar estrangeiro, que preste SA nas aeronaves de Estado como tripulante, não deve exercer as funções de Comandante da Missão nas mesmas, salvo em situações excepcionais, devidamente fundamentadas, pelo período estritamente necessário à satisfação dessa necessidade.
2. O civil nacional ou estrangeiro, que preste SA nas aeronaves de Estado como tripulante, não deve exercer as funções de Comandante da Missão e de Piloto Comandante nas mesmas, salvo em situações excepcionais, devidamente fundamentadas, pelo período estritamente necessário à satisfação dessa necessidade.
3. O civil nacional ou estrangeiro, que preste SA nas aeronaves de Estado como tripulante, pode, em situações excepcionais e devidamente fundamentadas, exercer as funções de Piloto Instrutor nas mesmas.

## CAPÍTULO III

### PESSOAL NAVEGANTE

#### Artigo 8º

#### **Classificação do Pessoal Navegante**

1. O PN se classifica quanto a:

- a) Tipologia de Qualificação;
- b) Qualificação na Aeronave e na Missão; e
- c) Qualificação na Função a Bordo.

2. O PN se subdivide nas seguintes categorias:

- a) Pessoal Navegante Permanente (PNP);
- b) Pessoal Navegante Temporário (PNT); e
- c) Pessoal Navegante Eventual (PNE).

#### Artigo 9º

#### **Qualificação do PN**

1. Quanto à tipologia de qualificação o PN se classifica em:

- a) Aluno - Militar que se encontra a frequentar o curso de preparação para uma especialidade ou especialização no âmbito da tripulação de uma aeronave; e
- b) Em Adaptação - Militar a fazer a qualificação como tripulante de uma aeronave.

2. Quanto à qualificação na aeronave e na missão o PNP e o PNT são classificados em:

- a) Não Qualificado (NQ);
- b) Pronto para Voo (PV);
- c) Pronto para Operações com Limitações (POL); e
- d) Pronto para Operações (PO).

3. Quanto à qualificação na função a bordo das aeronaves o PNP e PNT são classificadas da forma seguinte:

a) Pessoal Navegante Permanente:

i. Piloto (P);

ii. Piloto Comandante (PC);

iii. Piloto Instrutor (PI);

iv. Piloto de Teste (PT); e

v. Piloto Examinador (PE).

b) Pessoal Navegante Temporário:

i. Operador de: Cabine (OC), Cabine Instrutor (OCI), Cabine Examinador (OCE), Vigilância (OV), Vigilância Instrutor (OVI) e Vigilância Examinador (OVE).

ii. Médico Aeronáutico (MA);

iii. Enfermeiro Aeronáutico (EA);

iv. Mecânico de Voo (MV);

v. Observador (OBS).

## Artigo 10º

### **Obtenção e manutenção das qualificações do PN**

1. Os programas e cursos se destinam a preparar e manter o PN com a aptidão necessária para o cumprimento do SA, nos termos seguintes:

a) Na componente individual e fisiológica, o Programa de Verificação da Aptidão Psicofisiológica do Pessoal Navegante - Aptidão Aeromédica e o Estágio de Fisiologia de Voo;

b) Na componente de sobrevivência, o Estágio de Sobrevivência;

c) Na componente de qualificação na aeronave, o Programa de Qualificação, Manutenção da Qualificação e Requalificação em aeronave;

d) Na componente de qualificação operacional, o Programa de Qualificação, Manutenção da Qualificação e Requalificação Operacional em aeronave; e

e) Na componente de instrução e formação, o Curso de Formação Pedagógica de Formadores e o Programa de Qualificação, Manutenção da Qualificação e Requalificação

de Instrutor de Voo.

2. Para aceder aos cursos do Programa de Qualificação Operacional (PQO), o tripulante deve previamente concluir com sucesso o Curso de Competências Comuns Individuais (ICCS).
3. A manutenção contínua das qualificações é assegurada pelos programas anuais de manutenção de qualificação, nos termos definidos no Anexo D.

#### Artigo 11º

### **Qualificação para prestação de Serviço Aéreo**

1. O exercício das funções de tripulante a bordo das aeronaves de Estado, nos termos do presente Regulamento, é condicionado à posse da qualificação específica correspondente, a qual só se considera obtida mediante o cumprimento, com sucesso, dos programas de qualificação aplicáveis.
2. Para todas as funções a bordo devem existir programas de qualificação, de manutenção e de requalificação na aeronave e para as operações.
3. Ao pessoal operador e observador aplica-se, em especial, o disposto no Anexo D do presente Regulamento.

#### Artigo 12.º

### **Programa de Qualificação Operacional (PQO)**

1. O Programa de Qualificação Operacional (PQO) tem como objetivo dotar o Pessoal Navegante das competências táticas e operacionais necessárias ao emprego eficaz da aeronave nas missões reais atribuídas às Forças Armadas e à Guarda Costeira.
2. O PQO complementa o Programa de Qualificação na Aeronave (PQA), centrando-se no emprego tático e operacional da aeronave, para além da mera capacidade técnica de voo e operação dos sistemas.
3. O PQO estrutura-se em três níveis progressivos:
  - a) Qualificação Operacional Básica;
  - b) Qualificação Operacional Intermédia; e
  - c) Qualificação Operacional Avançada.
4. A conclusão com sucesso dos cursos do PQO é condição indispensável para o tripulante obter ou manter os estados de qualificação “Pronto para Operações com Limitações” (POL) e “Pronto

para Operações” (PO).

5. A manutenção contínua da qualificação operacional é assegurada através do Programa de Manutenção de Qualificação Operacional (PMQO), definido no Anexo D do presente Regulamento.

6. Os programas específicos do PQO para cada função de bordo constam do Anexo D, que faz parte integrante deste Regulamento.

### Artigo 13º

#### **Certificados e Caderneta de Qualificação**

1. A qualificação do PN é atestada pelo respectivo Certificado de Qualificação emitida no término do curso de qualificação, o qual faz parte do seu processo individual, sendo o duplicado entregue ao tripulante.

2. As qualificações do PN devem ser averbadas na Caderneta de Qualificações, o qual faz parte do seu processo individual, sendo o duplicado entregue ao tripulante.

3. O modelo do Caderneta de Qualificações é o anexo A ao presente Regulamento do qual faz parte integrante.

### Artigo 14º

#### **Limites de Qualificação**

O Pessoal Navegante pode ser qualificado nos estados PV ou PO em mais de um tipo de aeronave, ficando o número máximo limitado a duas aeronaves.

### Artigo 15º

#### **Identificação do Pessoal Navegante**

Ao Pessoal Navegante é atribuído documento oficial de identificação próprio, nos termos definidos em regulamento específico.

### Artigo 16º

#### **Registo da Atividade Aérea**

1. A atividade aérea é registada no Relatório de Voo (Journey Log), de acordo com o modelo e formato aprovados pela Autoridade Aeronáutica Militar, conforme anexo B.

2. O Pessoal Navegante Permanente (PNP) deve registar as horas de voo na respetiva Caderneta

Individual de Voo Militar, de acordo com o modelo e formato aprovados pela Autoridade Aeronáutica Militar.

3. O Pessoal Navegante Temporário (PNT) deve registrar as horas de voo na respectiva Caderneta de Registo de Voo, de acordo com o modelo e formato aprovados pela Autoridade Aeronáutica Militar.

## CAPÍTULO IV

### **ACTIVIDADE AÉREA E DESCANSO DO TRIPULANTE**

#### Artigo 17º

##### **Princípios gerais sobre descanso das tripulações**

1. As tripulações devem ter um descanso adequado, determinado em função dos seguintes fatores:

a) O período de atividade aérea;

b) O número de horas de voo efetuadas com referência aos períodos indicados na Tabela 1 do anexo C e períodos máximos de empenhamento em atividade aérea estabelecidos na Tabela 2 do anexo C;

c) O tipo e número de atribuições adicionais;

d) Ocupação dos tempos livres;

e) Facilidades de descanso para tripulações;

f) Natureza da missão e fatores ambientais específicos.

2. O tempo de descanso a bordo é contado como atividade aérea.

3. Os valores indicados neste Capítulo são considerados como máximos de atividade aérea e mínimos de descanso.

4. A entidade responsável pela operação da aeronave deve ter em conta a fadiga provocada pelas condições meteorológicas, complexidade da missão, tipo da aeronave voada, tripulação com tempo de descanso reduzido, efeitos do ritmo circadiano, atrasos das missões e restrições impostas pelo equipamento utilizado durante o voo, que determinarão a diminuição do tempo de voo ou o aumento de descanso das tripulações.

5. São consideradas como tendo condições de descanso a bordo as aeronaves que possuam equipamentos que permitam ao tripulante descansar e ou dormir, tais como beliches ou qualquer

outro equipamento substituto adequado.

6. A utilização do período destinado ao descanso mínimo ininterrupto é da responsabilidade do tripulante, devendo os seus comandantes e chefes garantir as condições adequadas ao seu usufruto.

7. O descanso mínimo ininterrupto é, por natureza, incompatível com o desempenho de serviço de qualquer natureza relacionado ou não com a ação aérea, para a qual o tripulante foi nomeado.

### Artigo 18º

#### **Período de Descanso**

O Período de Descanso (PD) é um requisito pré-missão necessário para assegurar a eficiência da tripulação e o cumprimento cabal das regras de segurança de voo, atendendo que:

- a) Deve ser observado um período de descanso mínimo de 12 horas, das quais 8 horas devem ser de repouso ininterrupto em alojamento adequado;
- b) O período de descanso mínimo poderá, excepcionalmente, em caso devidamente justificado, ser reduzido para 8 horas de repouso ininterrupto em alojamento adequado, por determinação expressa da entidade responsável pela operação da aeronave.
- c) O PD deve ter a duração de 14 horas acrescidas de 30 minutos por cada zona horária a partir da quarta, inclusive quando a diferença de longitude entre os pontos de início e fim do período de atividade aérea for igual ou superior a três zonas horárias.
- d) O PD fora da origem deve ter a duração igual a 24 horas incluindo uma noite local quando a diferença de longitude entre os pontos de início e fim do período de atividade aérea for igual ou superior a seis zonas horárias.
- e) No caso de o voo decorrer, total ou parcialmente, no período das duas às seis da manhã, os tempos máximos de Período de Atividade Aérea (PAA) devem ser reduzidos uma hora.

### Artigo 19º

#### **Máximo de Horas de Voo por tipo de aeronave, atividade e tripulante**

1. De forma a assegurar a segurança da operação e a eficiência operacional, são estabelecidos na Tabela 1 em anexo C o número máximo de horas de voo por dias e por tripulante, nas diversas situações.
2. A contagem do número de dias de cada período inicia-se, no dia inicial, às zero horas locais.

## Artigo 20º

### **Descanso Compulsivo**

1. Independentemente do estabelecido, são tidas em consideração as recomendações do médico aeronáutico quanto a descanso compulsivo do PN que exiba sintomas de fadiga.
2. Os períodos de descanso compulsivo devem prever o afastamento da área de ambiente de trabalho, a permanência numa área de ambiente adequado e, se necessário, a supervisão médica.

## Artigo 21º

### **Períodos de Atividade Aérea Máximos**

1. Os períodos de atividade aérea máximos devem ser definidos pela entidade responsável pela operação da aeronave, mas não podem exceder os valores da Tabela 2 em anexo C;
2. Na definição dos períodos de atividade aérea máximos, a entidade responsável pela operação da aeronave deve ter em consideração as características das várias configurações das aeronaves, o tipo e complexidade das missões e as publicações técnicas aplicáveis tendo em conta o aumento da fadiga do PN devido a perdas de pressurização e oxigénio, falhas de controlo de temperatura, falhas do piloto automático e outras avarias ou emergências.
3. Os comandantes das aeronaves devem interromper o voo quando se verificar o comprometimento da segurança de voo por fadiga, independentemente do período máximo estabelecido.
4. Os valores da Tabela 2 em anexo C, referentes às aeronaves de Caça/Treino/Instrução, devem ser reduzidos em duas horas quando se preveja que estas sejam efetuadas parcial ou totalmente em período noturno.
5. Os valores da Tabela 2 em anexo C, quando exista uma situação de inoperacionalidade do piloto-automático por períodos superiores a 4 (quatro) horas, devem ser reduzidos em 2 (duas) horas.
6. O PAA da tripulação é iniciado quando o primeiro tripulante de voo se apresenta. Se o tripulante efetuar um período de serviço antes de se apresentar para o PAA, este período contará para o cálculo do mesmo.

## Artigo 22º

### **Fatores de Planeamento para Nomeação para Voos**

1. O PN não deve ser nomeado para voo em mais do que 6 (seis) dias consecutivos.

2. Os tripulantes não podem ser nomeados para um período de atividade aérea cujo início esteja previsto antes de completado o período de descanso mínimo.
3. Os requisitos médicos, de apoio, de segurança e de emergência a aplicar ao PN deverão seguir o articulado do Capítulo 5 deste Regulamento.
4. Os tripulantes não devem iniciar atividade de voo nas 3 (três) horas seguintes, após a execução de atividades em simulador.
5. Após um PAA nos máximos prescritos na Tabela 2 em anexo C, os tripulantes deverão, em condições normais, observar um período de descanso de 12 horas, das quais 8 (oitos), de descanso ininterrupto, deverão estar compreendidas entre as 19:00 e as 09:00 locais.
6. Não serão efetuados treinos de tocar e andar e simulação de procedimentos de emergência a partir de 10 horas após a primeira descolagem ou 12 horas de PAA, o que acontecer primeiro.
7. Não serão realizados voos de verificação funcional de aeronaves a partir de 10 horas após a primeira descolagem ou 12 horas de PAA, o que acontecer primeiro.

### Artigo 23º

#### **Critério de Nomeação de Tripulação Reforçada**

1. O critério para a nomeação de tripulação reforçada deve ter em conta:
  - a) As características e a natureza das várias ações aéreas executadas pela Esquadrilha Aérea, especificamente quanto ao perfil do voo, nomeadamente, o período de permanência na área de operações e aspetos de segurança de voo relativos à eficácia da execução tática;
  - b) Os máximos de horas de voo por tripulante estabelecidos na Tabela 1 em anexo C;
  - c) Os períodos de atividade aérea máximos para tripulação mínima/básica prescrita na Tabela 2 em anexo C;
  - d) As funções a bordo cujo desempenho deve ser garantido com reforço de tripulantes;
  - e) As condições de descanso a bordo;
  - f) O esforço recentemente acumulado pelos tripulantes;
  - g) As condições em que a missão será efetuada; e
  - h) A ausência de descanso de tripulação.

2. Para que os critérios de períodos máximos relativos a uma tripulação reforçada possam ser aplicados, é necessário que a aeronave possua condições que permitam o repouso simultâneo de um número de tripulantes iguais à diferença entre os elementos da tripulação básica e os da tripulação reforçada.
3. O critério para o reforço da tripulação deve constar nos Procedimentos Operacionais da aeronave.

### Artigo 24º

#### **Período de Alerta**

1. Os graus de alerta são aprovados pela entidade responsável pela operação da aeronave.
2. Cada grau de alerta corresponde a um período máximo de alerta, o qual é definido pelo tempo que o tripulante pode manter-se nessa situação, que é variável de acordo com a natureza da missão e as condições ambientais existentes, seguido de um período mínimo de descanso, a observar antes do PAA seguinte.
3. A entidade responsável pela operação da aeronave, de acordo com a natureza e o grau de prontidão do serviço de alerta, estabelece:
  - a) O período máximo em que o tripulante pode estar mobilizado em serviço de alerta;
  - b) O período mínimo para descanso entre mobilizações durante um serviço de alerta e/ou PAA;
  - c) O período de atividade aérea a que corresponde a mobilização em serviço de alerta, sem que se tenha executado algum voo.

### Artigo 25º

#### **Destacamentos**

1. O PAA terá início nos destacamentos assim que o primeiro elemento da tripulação essencial ao voo se apresentar para o serviço, em conformidade com as instruções do comandante da missão ou do comandante do destacamento.
2. Após a aterragem, caso os tripulantes necessitem de realizar tarefas relacionadas com a atividade aérea ou com a segurança de voo, estas devem ser concluídas no âmbito do PPA.
3. Devido aos requisitos peculiares associados aos períodos de alerta, o PAA é iniciado quando a tripulação de alerta se apresenta para efetuar o planeamento para a missão ou preparar uma aeronave, aplicando-se há que ocorrer primeiro.

## CAPÍTULO V

### REQUISITOS APLICÁVEIS AO PESSOAL NAVEGANTE

#### Artigo 26º

##### **Aptidão Psicofisiológica**

1. O PN será submetido anualmente a exames de aptidão psicofisiológica em estabelecimentos ou serviços de Medicina Aeronáutica certificados, que emitirá o respectivo certificado de aptidão.
2. O PN recebe assistência médico-fisiológica permanente do Serviço de Saúde indicado pelas FA, devendo, para o efeito:
  - a) Apresentar-se no referido serviço de saúde, antes do primeiro voo;
  - b) Garantir que toda a sua informação médica atualizada esteja disponível e acessível ao Serviço de Saúde competente;
  - c) Apresentar-se no serviço de saúde indicado pelas FA antes do voo, se estiver a receber tratamento médico ou a tomar medicação não prescrita pelo médico das FA;
  - d) Consultar imediatamente o Serviço de Saúde competente sempre que sinta qualquer indisposição ou alteração de saúde antes ou após a realização de um voo.

#### Artigo 27º

##### **Regras gerais para o PN**

1. O PN deve ter as vacinas em dia, no mínimo, contra o Tétano e dependendo do local da missão poderão ser necessárias vacinas adicionais, lhes sendo aplicáveis as regras seguintes:
  - a) Sempre que o tripulante receber uma vacina será dispensado de atividade aérea nas próximas 24 horas;
  - b) Sempre que o tripulante efetuar testes de imunização será dispensado de atividade aérea nas próximas 6 (seis) horas;
  - c) Se o PN não tiver a vacinação mínima requerida, esta será completada logo que possível;
  - d) O Serviço de Saúde indicado pelas FA, em coordenação com o PN é responsável por efetuar o reforço necessário das vacinas.
2. O PN não deve ingerir bebidas alcoólicas nas 8 horas que antecedem a atividade aérea e nem

durante a mesma e nem efetua atividade aérea até à total regeneração corporal, face aos efeitos da ingestão de bebidas alcoólicas.

3. A doação de sangue por PN observa o seguinte:

a) Salvo exceções, devidamente fundamentadas, autorizadas pelo serviço, ou nas situações referidas na subalínea seguinte, o PN em efetividade não deve realizar doação de sangue.

b) O PN em efetividade pode efetuar doação de sangue durante as férias ou licenças, devendo, no entanto, informar as FA.

c) O PN não será envolvido em atividades aéreas no período de 72 horas após a doação de sangue.

4. O PN envolvido em atividade aérea não tomará drogas, medicamentos ou preparações farmacêuticas sem autorização do médico aeronáutico. Qualquer reação (sonolência, náusea ou fraqueza) deve ser imediatamente comunicada ao médico aeronáutico.

5. O PN não será envolvido em atividade aérea nas 48 horas subseqüentes a uma anestesia geral ou nas 24 horas subseqüentes a uma anestesia local, incluindo uma anestesia dental.

6. No que concerne a exposição a Pressões Anormais se deve observar o seguinte:

a) Um período de 24 horas antes de qualquer atividade aérea será, em princípio, suficiente para eliminar efeitos de exposições anormais resultantes da participação em atividades relacionadas com mergulho, incluindo SCUBA, ou mergulhos profundos em alto mar, exposição a construções do tipo CAISSON, ou subidas e descidas simuladas em câmaras de descompressão.

b) Se o PN estiver sujeito a sintomas de doença por descompressão durante o seu regresso à pressão atmosférica normal ou nas 12 horas imediatamente subseqüentes, não será envolvido em atividade aérea ou em câmara hipobárica sem autorização do médico aeronáutico.

c) Um período de 24 horas antes de qualquer atividade aérea será, em princípio, suficiente para eliminar efeitos de exposições anormais resultantes da participação em atividades relacionadas com verificação de pressurização em aeronaves em que a altitude de cabina desça abaixo do nível do mar com duração superior a 30 minutos.

7. O PN com prescrição para usar óculos deve manter consigo um par extra de óculos apropriados, a bordo das aeronaves, que possa utilizar em caso de dano ou perda dos óculos.

8. O PN com prescrição para usar óculos ou lentes de contacto poderá utilizar lentes de contacto a

bordo das aeronaves devendo manter consigo óculos apropriados que possam utilizar em caso de dano ou perda das lentes.

9. O PN não será envolvido em atividade aérea nas 12 horas subsequentes ao cumprimento de treino envolvendo exposição a agentes *Chemical Warfare* (CW) e se os sintomas relacionados com a exposição persistirem, o PN não será envolvido em atividade aérea até à sua total eliminação.

10. Devido à natureza persistente dos agentes CW empregues em instrução ou treino, o PN não utilizará equipamentos em voo que tenham sido utilizados recentemente em instrução ou treino.

### Artigo 28º

#### **Requisitos de oxigénio**

1. Os tripulantes de uma aeronave podem possuir uma máscara individual de oxigénio funcional, que será testada no solo antes do arranque dos motores.

2. Para aeronaves de transporte, serão definidos nos respetivos Procedimentos Operacionais, os requisitos *standards* de oxigénio para os tipos de missão indicados a seguir:

- a) Missões de proficiência;
- b) Outras missões e destacamentos;
- c) Missões e destacamentos para Locais sem serviço de oxigénio; e
- d) Situações em que o comandante da missão poderá aceitar exceções.

### Artigo 29º

#### **Incidentes fisiológicos**

1. Sempre que, durante a realização de atividade aérea, um tripulante seja afetado por um incidente fisiológico, nomeadamente hipóxia, desorientação espacial, suspeita de contaminação de oxigénio, sintomas de doença descompressiva, efeitos de inalação de fumos ou fogo, ou qualquer outro sintoma físico anormal, a missão deve ser terminada com a maior brevidade possível, procedendo à aeronave à aterragem no aeródromo mais próximo e adequado, preferencialmente com apoio médico disponível.

2. Quando o incidente fisiológico afetar um membro da tripulação de voo, o Comandante da aeronave, atendendo à gravidade da situação, deve declarar emergência e reportar de imediato a ocorrência à entidade responsável pela operação da aeronave.

3. Após a aterragem da aeronave ou a descida em câmara hipobárica, deve ser realizada, por pessoal qualificado em segurança de voo ou segurança de equipamentos, uma investigação técnica sobre as condições do sistema de oxigênio, do pessoal envolvido e da aeronave ou câmara.
4. A tripulação deve informar o controlo de tráfego aéreo para que sejam notificados, antes da aterragem, o Oficial de Segurança de Voo, o médico aeronáutico, o controlo de qualidade e o serviço responsável pela manutenção e inspeção dos equipamentos de voo.
5. Após qualquer incidente fisiológico, o Pessoal Navegante deve ser submetido a exame médico tão breve quanto possível.
6. Em caso algum o tripulante pode ser envolvido em atividade aérea sem ter sido submetido a exame médico e sem a expressa autorização do médico aeronáutico.

#### Artigo 30º

#### **Acidentes ou Incidentes com Aeronaves ou em Câmara Hipobárica**

1. O Pessoal Navegante, direta ou indiretamente envolvido em acidente com aeronave, em incidente ocorrido em câmara hipobárica ou em qualquer outro incidente que lhe cause ferimentos, independentemente da gravidade, deve ser submetido a exame médico tão breve quanto possível.
2. Em caso algum o tripulante pode ser envolvido em atividade aérea sem ter sido submetido ao referido exame médico e sem a expressa autorização do médico aeronáutico.

#### Artigo 31º

#### **Refeições em Voo**

1. De forma a minimizar a possibilidade de envenenamento por ingestão de alimentos, o Piloto Comandante e o Piloto não consumirão refeições idênticas por um período diferenciado de duas horas.
2. No caso de existir suspeição sobre a qualidade de uma refeição, deverá ser enviada uma amostra para o posto médico mais próximo.

#### Artigo 32º

#### **Equipamentos de Voo e de Emergência**

Os equipamentos de voo e de emergência serão utilizados a bordo das aeronaves de Estado, observando o seguinte:

- a) As tripulações transportarão e utilizarão os equipamentos de voo e de emergência adequados à operação das aeronaves de forma a evitar danos pessoais e materiais, devendo a natureza e composição destes equipamentos depender do tipo de missão, da área de emprego;
- b) Será disponibilizado individualmente a cada tripulante o colete salva-vidas, que poderá ser dispensado se o voo não ocorrer sobre água;
- c) Os Cintos de Segurança e Apoio são utilizados por todos os tripulantes que tiverem um assento a bordo, devendo em aeronaves de transporte, excetuando instrutores/examinadores, todas as pessoas a bordo utilizarem o cinto de segurança em todas as fases críticas do voo ou quando instruído pelo comandante de bordo da aeronave;
- d) O PN usa, ou terá disponível vestuário de proteção, ou seja, as peças de vestuário adequadas às condições meteorológicas de voo e às condições climáticas para a área de operação, alternante e emergência designadamente aterragem forçada ou amaragem, devendo ao outro pessoal ser indicado o vestuário apropriado de acordo com o parágrafo anterior;
- e) São transportados a bordo das aeronaves os equipamentos e *kits* de sobrevivência na água considerados suficientes para as necessidades de todo o pessoal a bordo; e
- f) De forma a prevenir danos pessoais de perda de audição, o PN utilizará equipamentos de proteção para os ouvidos, nomeadamente *ear-plugs* e *earmuffs* na linha da frente quando estiver exposto a ruído igual ou superior a 85 dB (A), considerando ainda que esse nível de ruído é regularmente ultrapassado em fases de operação de aeronaves como sejam na descolagem e táxi.

### Artigo 33º

#### Segurança em Voo

1. Nas aeronaves de Estado, o PN apenas pode transportar fósforos e isqueiros relacionados com operações de segurança ou sobrevivência, sendo proibido fumar a bordo das mesmas.
2. No que concerne a equipamento eletrónico se deve observar o seguinte:
  - a) O PN pode utilizar equipamentos particulares de fotografia e de filmagem a bordo de aeronaves desde que autorizadas pelo comandante de missão, devendo o transporte e a utilização desse equipamento serem feitas de acordo com as regras de segurança;
  - b) O PN pode utilizar o *Electronic Flight Bag* a bordo de aeronaves desde que autorizadas pelo comandante de missão, devendo o transporte e utilização desse equipamento serem

feitos de acordo com as regras de segurança;

c) Operação de Equipamento que pode afetar os Instrumentos da Aeronave. Com a exceção de gravadores de cassetes e calculadoras, a operação de equipamento eletrônico pessoal, como por exemplo *Electronic Flight Bag*, gravadores de CD, telefones celulares, etc., bem como de outros equipamentos suscetíveis de afetar os instrumentos da aeronave é proibida em fases que poderão afetar os instrumentos da aeronave; e

d) Os equipamentos eletrônicos oficiais como GPS, computadores portáteis, entre outros, que tenham sido sujeitos a testes e estejam certificados como não causando interferências, poderão ser utilizados pelo PN a bordo das aeronaves.

3. No que concerne a *Foreign Object Damage* (FOD) se deve observar o seguinte:

a) Em áreas circundantes de aeronaves, o PN permanecerá alerta e recolherá todos os objetos FOD e depositam-no em locais destinados para o efeito e no caso de existirem muitos objetos o PN contactará a torre de controlo e solicitará a intervenção de pessoal qualificado para a limpeza da área; e

b) Durante as inspeções antes de voo o PN anotará, em impresso conveniente, todas as peças que falem na aeronave e informará as equipas de apoio em solo.

4. No que concerne a *proteção do Equipamento Eletrónico* se deve observar o seguinte:

a) Todos os líquidos deverão ser manuseados cuidadosamente de forma a evitar o derrame em cima de equipamento eletrônico; e

b) Durante períodos de chuva intensa, as portas da aeronave deverão estar fechadas de forma a evitar acumulação de água dentro da aeronave.

5. O PN não deverá utilizar joias e adereços, incluindo anéis, braceletes, colares, etc. na aeronave.

#### Artigo 34º

### **Ferramentas e Equipamentos Pessoais**

O PN poderá transportar e utilizar canivetes e equipamentos pessoais desde que o não faça em equipamentos oficiais.

#### Artigo 35º

### **Colete Refletor**

1. Todo o PN envolvido em atividades nas áreas de estacionamento ou movimento de aeronaves,

em zonas de escuridão ou visibilidade reduzida, deverá usar um colete refletor.

2. Os tripulantes em trânsito de autocarros para a aeronave ou vice-versa não necessitarão de usar o colete refletor.

## CAPÍTULO VI

### DISPOSIÇÕES DIVERSAS

#### Artigo 36º

#### **Formação Técnica dos Pilotos**

1. A componente prática da formação de um piloto consta de um programa elaborado pelas FA, executado nas organizações apropriadas, estruturado em duas fases: Elementar e Básica de Pilotagem.

2. Após a conclusão da formação, o piloto é orientado para uma das fases avançadas de Pilotagem:

- a) Combate;
- b) Multimotores; e
- c) Helicópteros.

3. Após esta preparação, o piloto é destinado a prestar SA nas FA/GC para desenvolvimento de atividade operacional cumprindo os respetivos programas e cursos de qualificação na aeronave e de qualificação operacional e os requisitos de prontidão aplicáveis.

#### Artigo 37º

#### **Formação Técnica do PNT**

A formação técnica do Pessoal Navegante Temporário (PNT) para o desempenho das funções de bordo previstas no presente Regulamento consiste no cumprimento integral dos programas e cursos de qualificação na aeronave e de qualificação operacional, bem como dos requisitos de prontidão aplicáveis, nos termos definidos no Capítulo 3 do presente Regulamento.

#### Artigo 38º

#### **Autoridade e responsabilidade a bordo pelos tripulantes**

1. Em termos gerais, à qualificação detida pelos tripulantes corresponde a respetiva habilitação e competência para o desempenho das inerentes funções a bordo, de acordo com o grau de

prontidão aplicável, encontrando-se ambos os conceitos caracterizados no presente Regulamento.

2. A função adota a mesma designação e abreviatura da qualificação, contudo, distinguem-se as seguintes situações relativas a funções desempenhadas em acumulação, nos casos tipificados pela antiguidade militar, essenciais à eficácia da execução, em voo, das operações aéreas:

- a) O Comandante da Missão (CM) é o oficial tripulante qualificado mais graduado, responsável pelos aspetos relacionados com a Missão;
- b) Os atributos do CM como constam na Ordem de Missão (*Air Tasking Order*), abrangem, nomeadamente:
  - i. O exercício das funções de representação e protocolo;
  - ii. A manutenção da disciplina e do atavio;
  - iii. A garantia da elaboração dos relatórios específicos superiormente estabelecidos;
  - iv. A garantia da consecução dos requisitos logístico-administrativos (ex.: guias de marcha, ajudas de custo, passaportes, certificados de vacinas, etc.).

3. O Piloto Comandante (PC) é o tripulante com a qualificação de Piloto responsável, por nomeação específica das FA, pela segurança de voo e operação da aeronave, no que concerne aos aspetos técnicos, nas fases de planeamento, execução e *de-briefing*, assegurando:

- a) A coordenação de todos os elementos relacionados com a operação da aeronave, pela sua segurança em voo e pela sua prontidão e integridade;
- b) A coordenação dos tripulantes nas suas funções de acordo com as necessidades de operação da aeronave;
- c) O cumprimento por todos os ocupantes da aeronave, independentemente do seu posto ou estatuto, no que diz respeito a matérias relacionadas com a operação e segurança da aeronave;
- d) Pelo posicionamento correto da aeronave para cumprir os objetivos da ação aérea;
- e) Pelo correto preenchimento e submissão de todos os reportes diretamente relacionados com a aeronave e tripulação.

4. O PC é ainda qualificado nos aspetos táticos nas ações de ISR e SAR, responsável:

- a) Pelo cumprimento da doutrina e tomada de decisão táticas, em todas as fases do emprego da aeronave, durante uma ação aérea específica, incluindo nos aspetos

relacionados com segurança de voo e controlo físico da mesma;

b) Pelo desempenho funcional de todos os tripulantes nos aspetos da execução operacional;

c) No âmbito da Segurança de Voo, para efeitos da resolução de emergências e controlo da execução dos correspondentes procedimentos que envolvam ações em áreas do interior da aeronave o PC é responsável pela coordenação com as entidades competentes, devendo as FA, enquanto entidade responsável pela operação da aeronave:

i. Definir o procedimento da delegação de autoridade de controlo de acordo com o conceito anteriormente referidos; e

ii. Garantir que os programas de qualificação, de manutenção de qualificação e de requalificação na aeronave dos tripulantes eventualmente envolvidos na resolução das emergências e no controlo da execução dos procedimentos contêm as adequadas provisões de instrução, treino e avaliação que os habilitem para o desempenho das tarefas.

d) O Piloto Comandante (PC) detém, por nomeação ou designação das Forças Armadas, enquanto entidade responsável pela operação da aeronave, a qualificação de comando. O PC é responsável pelo cumprimento da doutrina operacional e pela tomada de decisões em todas as fases do emprego das aeronaves durante uma ação aérea específica.

#### Artigo 39º

### **Equivalência de Tempo de Voo dos Pilotos**

O tempo de voo registado pelo tripulante como Piloto, nas aeronaves cujo certificado de aeronavegabilidade exija dois pilotos, a partir do momento em que é autorizado a desempenhar as funções de Piloto Comandante, tem a mesma validade que o tempo registado como Piloto Comandante.

#### Artigo 40º

### **Direitos especiais do Pessoal Navegante**

O PNP, PNT e PNE gozam dos direitos especiais consagrados na legislação própria.

## CAPÍTULO VII

### DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

#### Artigo 41º

##### **Instrumentos de execução**

1. Os instrumentos que, nos termos do presente Regulamento carecem da aprovação da AAM devem, para esse efeito, ser submetidos pela entidade responsável pela operação da aeronave no prazo de 90 dias, contados da entrada em vigor do presente Regulamento.
2. Os instrumentos para a execução do presente Regulamento como sejam diretivas, circulares, regulamentos, manuais que não carecem da aprovação da AAM devem ser aprovados pela entidade responsável pela operação da aeronave no prazo de 90 dias, contados da entrada em vigor do presente Regulamento.
3. A entidade responsável pela operação da aeronave, assegura a materialização dos anexos e o preenchimento dos mesmos.

#### Artigo 42º

##### **Entrada em vigor**

O presente Regulamento entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Autoridade Aeronáutica Militar, na Praia, aos 29 de agosto de 2025. — A Diretora, Tenente-coronel (Grad.) *Teresa Sofia Brito Lima Soares*.

## **Anexo A**

(a que se refere o n.º 3 do artigo 13º)

### **Caderneta de Qualificações**

1. As qualificações averbadas na caderneta de qualificações, conforme o modelo abaixo, devem ser autenticadas pelas FA.
2. As dimensões do Certificado de Qualificação do PN são de 10x7 cm.
3. Preenchimento e atualização devem ser efetuados em letras de imprensa, minúsculas, manuscritas ou de máquina, exceto as autenticações.



Nome: \_\_\_\_\_  
 Número Mecanográfico: \_\_\_\_\_  
 Especialidade: \_\_\_\_\_  
 Função a bordo: \_\_\_\_\_

Aptidão Psicofisiológica			
Entidade Emissora / Classe	Data de Emissão / Validade	Autenticação do Emissor	Autenticação da Guarda Costeira

Aptidão Psicofisiológica			
Entidade Emissora / Classe	Data de Emissão / Validade	Autenticação do Emissor	Autenticação da Guarda Costeira

Estágio de Fisiologia de Voo			
Entidade Emissora	Data de Emissão / Validade	Autenticação do Emissor	Autenticação da Guarda Costeira

Estágio de Sobrevivência			
Entidade Emissora	Data de Emissão / Validade	Autenticação do Emissor	Autenticação da Guarda Costeira

Qualificação Tipo			
Aeronave / Entidade Emissora	Data de Emissão / Validade	Autenticação do Emissor	Autenticação da Guarda Costeira

Qualificação Operacional			
Aeronave / Entidade Emissora / Tipo de Qualificação	Data de Emissão / Validade	Autenticação do Emissor	Autenticação da Guarda Costeira

Qualificação de Instrutor			
Aeronave / Entidade Emissora	Data de Emissão / Validade	Autenticação do Emissor	Autenticação da Guarda Costeira

Qualificação de Piloto Comandante			
Aeronave / Entidade Emissora	Data de Emissão / Validade	Autenticação do Emissor	Autenticação da Guarda Costeira

## **Anexo B**

(a que se refere o artigo 16º)

### **Registo da Atividade Aérea**

#### **Relatório de Voo (*Journey Log*)**

1. O registo da atividade aérea é efetuado obrigatoriamente no Relatório de Voo (*Journey Log*), cujo modelo e formato devem ser previamente aprovados pela Autoridade Aeronáutica Militar.
2. O tempo de voo é creditado à aeronave, ao pessoal a bordo e ao equipamento, correspondendo:
  - a) Para aviões – ao período compreendido entre o início da corrida de decolagem e o estacionamento nos calços;
  - b) Para helicópteros – ao período compreendido entre o lançamento do rotor e a sua paragem completa.
3. Registo de Voo dos Tripulantes:
  - a) Regra geral, a função, de acordo com as siglas em artigo 16º, são aqueles que correspondem à qualificação que o tripulante detiver na progressão de qualificações a bordo, ou, quando aplicável, à função correspondente a uma qualificação de grau inferior para que tenha sido designado pela entidade responsável pela operação da aeronave, para o efeito da execução da ação aérea;
  - b) O registo das aterragens será feito para o piloto que as executar;
  - c) O registo das aproximações será feito para ambos os pilotos;
  - d) Alunos - O registo da função será feito precedendo a letra “A” com o código de função (ex. “AP” referente a aluno-piloto);
  - e) Em adaptação - O registo da função será feito colocando a letra “A” depois do código de função (ex. “PA” referente a piloto em adaptação);
  - f) Não Qualificado - O registo do pessoal NQ a efetuar a respetiva qualificação na aeronave será feito pelo código de função a que se destina seguida de “A” de adaptação (ex. “PA” Piloto em Adaptação, “MVA” Mecânico de Voo em Adaptação);
  - g) Pronto para Voo e Pronto para Operações – O registo do pessoal PV e PO é efetuado pelo código de função a bordo (ex.: “P” para Piloto, “MV” para Mecânico de Voo). O

registro da função de pilotagem, em aeronaves com mais de um piloto, é efetuado tendo em conta os níveis de qualificação na aeronave (ex.: “P” para Piloto, “PC” para Piloto-Comandante), de acordo com o disposto no artigo 15.º do presente Regulamento;

h) Instrutor - O registro do pessoal Instrutor (I) será feito pelo código de função a bordo acrescido da letra “I” (ex. “PI” — Piloto Instrutor”, “MVI” — Mecânico de Voo Instrutor). Para o registro esta qualificação tem precedência sobre a função a bordo; e

i) Examinador - O registro do pessoal Examinador (E) será feito pelo código de função a bordo acrescido das letras “EX” (ex. “PEX” — Piloto Examinador”).

#### 4. Exceções - Salvaguardam-se os casos previstos nos números seguintes:

a) O piloto que detenha e mantenha válida a qualificação de Piloto Instrutor ou Piloto Examinador registra o desempenho da correspondente função, PI ou PEX, somente quando tiver sido designado especificamente para o desempenho dessas funções e segundo as atribuições que lhe competirem no âmbito das atividades de uniformização, avaliação ou instrução da entidade responsável pela operação da aeronave e para executar ações aéreas nas modalidades genéricas de instrução e treino; e

b) Nas situações respeitantes a tripulantes não discriminados, a função a bordo registra-se com a letra “Z”.

### **Caderneta Individual de Voo Militar**

1. A Caderneta Individual de Voo Militar é o documento oficial destinado ao registro individual da atividade aérea do Pessoal Navegante, devendo ser utilizada de acordo com o modelo e formato aprovados pela Autoridade Aeronáutica Militar.

2. A Caderneta Individual de Voo Militar pode ter até 99 páginas de registro de atividade aérea.

3. Tempo de Voo. Ao tripulante que desempenhe funções a bordo é creditado o tempo de voo, de acordo com as funções exercidas, que medeia entre o início da corrida da decolagem e o estacionamento nos calços, para aviões e o desde o lançamento do rotor até à sua paragem, no que se refere a helicópteros.

4. As folhas de registro de voo do tripulante da Caderneta Individual de Voo Militar devem ser validadas pela entidade responsável pela operação da aeronave.

### **Caderneta de Registro de Voo**

1. A Caderneta de Registro de Voo é o documento destinado ao registro individual da atividade aérea do Pessoal Navegante Temporário (PNT), devendo ser utilizada de acordo com o modelo e

formato aprovados pela Autoridade Aeronáutica Militar.

2. A Caderneta de Registo de Voo pode ter até 50 páginas de registo de atividade aérea.

3. Tempo de Voo. Ao tripulante que desempenhe funções a bordo é creditado o tempo de voo, de acordo com as funções exercidas, que medeia entre o início da corrida da decolagem e o estacionamento nos calços, para aviões e o desde o lançamento do rotor até à sua paragem, no que se refere a helicópteros.

4. As folhas de registo de voo do tripulante da Caderneta de Registo de Voo devem ser validadas pelo Diretor de Operações Aéreas.

## Anexo C

[a que se refere alínea b) do n.º 1 do artigo 17º]

### Máximo de Horas de Voo e Períodos de Atividade Aérea Máximos

1. O voo diário não deve normalmente exceder 6 horas de voo ou 4 saídas para pilotos monomotores.
2. O voo diário não deve normalmente exceder 12 horas de voo ou 3 saídas para pilotos de plurimotores.

Dias	Tipo de aeronave						
	Instrução		Aviões			Helicópteros	
			Transporte, patrulhamento e vigilância				
Instrutor	Aluno		Com Piloto Automático	Sem Piloto Automático ou Voo Tático (inclui SAR)	Com Piloto Automático	Sem Piloto Automático ou Voo Tático (inclui SAR)	
7	25	15		55	45	30	25
30	50	30		100	80	70	50
90	135	85		265	210	160	135
365	500	300		900	700	600	500

Tabela 1 – Máximo de Horas de Voo

### Períodos Máximos de Atividade Aérea

Tipo de Aeronaves	Perfis genéricos de missão		Tripulação Básica/Mínima (horas)	Tripulação Reforçada (horas)
Turbo-	Transporte, patrulhamento e vigilância sem condições de descanso a bordo		16	

<b>Aviões</b>	Hélice	Transporte, patrulhamento e vigilância com condições de descanso a bordo		24
	Hélice	Treino monomotor	12	
		Treino plurimotor	16	24
<b>Helicópteros</b>	Sem Piloto Automático		12	14*
	Com Piloto Automático		14	18*
	Ligeiros		12	18*

Tabela 2 – Períodos Máximos de Atividade Aérea

\*Aplicável quando a tripulação requer apenas um piloto e é nomeado outro piloto qualificado ou em treino. Nos helicópteros equipados com piloto automático e cuja tripulação básica seja de dois pilotos, aplica-se quando a tripulação é reforçada com um terceiro piloto.

## Anexo D

[a que se refere o n.º 3 do artigo 10º]

**1. Cursos de Qualificação** - Estes cursos irão providenciar o treino adequado aos tripulantes de forma a adquirirem, incrementarem ou recuperarem as suas qualificações em voo.

### 2. Operador de Cabine

**2.1. Curso de Qualificação na Aeronave Operador de Cabine (CQAOC)** - Este curso é desenhado de forma a ministrar treino (teórico e de voo) a Operadores de Cabine (OC) sem experiência prévia. Após a conclusão do curso os OC poderão voar a aeronave na sua operação básica.

#### 2.1.1. Pré-requisitos

- a) Curso de Fisiologia de Voo, válido;
- b) Sargentos com o curso de electro-aviónico/mecânico de aeronave;
- c) Ter cumprido o programa de qualificação em manutenção e linha em aeronave.

**2.1.2. Habilitação adquirida** - No final do curso o OC fica Pronto para Voo (PV). Fica qualificado a realizar missões da modalidade de ação *Aircraft Qualification (AQUAL)* em cenários sem ameaça. O OC em adaptação (OCA) passa a desempenhar a função a bordo de Operador de Cabine.

**2.1.3. Duração** - Este curso tem a duração prevista de 12 dias de treino.

- a) 7 dias de treino teórico.
- b) 5 dias de treino de voo (tendo por base 3 saídas/OCA/semana).

#### 2.1.4. Resumo do curso

##### a) Atividade académica

Evento	Dias	Horas
Aulas presenciais	6	47:00
Avaliações	1	2:00
<b>Total</b>	<b>7</b>	<b>49:00</b>

**b) Atividade de voo**

<b>Missão</b>	<b>HV</b>	<b>Observações</b>
QAOC-1	2:00	Local diurno/Adaptação
QAOC-2	2:00	Local diurno/Emergências
QAOC-3	1:30	Local noturno/Emergências
<b>3</b>	<b>5:30</b>	

**2.2. Curso de Qualificação Operacional de Operador de Cabine (CQOOC)** - O objetivo deste curso é qualificar os OC nas missões operacionais elementares num cenário sem ameaça. Após a conclusão do curso os OC ficarão habilitados a realizar Alertas, Destacamentos e as missões de *Intelligence Surveillance & Reconnaissance (ISR)*. Durante este curso será necessário pelo menos um Operador de Cabine Instrutor (OCI) para ministrar instrução a 2 OC em adaptação.

**2.2.1. Pré-requisitos**

- a) Ter completado com sucesso o **Curso de Qualificação na Aeronave Operador de Cabine (CQAOC)**;
- b) Curso de Sobrevivência na Água válido;
- c) Curso de *Individual Common Core Skills (ICCS)* válido.

**2.2.2. Habilitação adquirida** - No final deste curso o OC adquirirá a qualificação de Pronto para Operações com Limitações (POL) e começará o Treino Contínuo. O OC ficará apto a realizar missões com as seguintes modalidades de ação: *Air Logistic Support Operations (ALSO)*, *Aeromedical Evacuation (AIREV)*, *Maintenance (MNT)*, *Search And Rescue (SAR)*, *Intelligence, Surveillance, Reconnaissance (ISR)* e *Visual Reconnaissance (VIS)*.

**2.2.3. Duração** - Este curso tem uma duração prevista de 21 dias de treino.

- a) 8 dias de treino teórico.
- b) 13 dias de treino de voo (tendo por base 3 saídas/OC/semana).

**2.2.4. Resumo do curso**

**a) Atividade Acadêmica**

<b>Evento</b>	<b>Dias</b>	<b>Horas</b>
Aulas presenciais de Transporte Aéreo Geral	3	21:00
Aulas presenciais Busca e Salvamento	2	17:00
Aulas presenciais de ISR	1	7:00
Aulas presenciais de Transporte VIP	1	2:00
<b>Total</b>	<b>7</b>	<b>47:00</b>

**a)Atividade de Voo**

<b>Missão</b>	<b>HV</b>	<b>Observações</b>
TAOC-1	1:30	Configuração de cabine e transporte de passageiros
TAOC-2	9:00	Transporte de passageiros, carga leve e logística médica
TAOC-3	5:00	Verificação de Proficiência/ Procedimentos de cabine
SAROC-1	1:30	SAR diurno
SAROC-2	1:30	SAR noturno
VROC-1	3:00	Vigilância e Reconhecimento
<b>6</b>	<b>13:00</b>	<b>6 Missões</b>

**3. Operador de Vigilância**

**3.1. Curso de Qualificação na Aeronave Operador de Vigilância (CQAOPV)** Curso desenvolvido para qualificar militares da classe de sargentos em operadores de vigilância da aeronave e que nunca operaram a Plataforma de Vigilância e Reconhecimento.

**3.1.1. Pré-requisitos:**

- a) Ser mecânico de aeronaves; ou
- b) Possuir experiência relevante e comprovada em monitorização e vigilância marítima, nomeadamente na deteção, identificação, rastreamento e reporte em tempo real de embarcações bem como na recolha e análise inicial de informação de inteligência marítima.
- c) Curso de Fisiologia de Voo, válido;

d) Curso de Sobrevivência na Água, válido.

### 3.1.2. Requisitos desejáveis:

- a) Formação em fiscalização de pescas;
- b) Formação em detecção, identificação, monitorização e combate à poluição;
- c) Formação em Informações militares;
- d) Formação em Guerra Eletrónica.

**3.1.3. Habilitação adquirida** - No final do curso fica com a qualificação de Operador de Vigilância em Adaptação (OPVA) podendo realizar missões de treino acompanhado por um Operador de Vigilância Instrutor (OPVI). Os OPVA adquirem no final do curso o estado de qualificação de PV.

**3.1.4. Duração** - Este curso tem a duração prevista de 44 dias de treino:

- a) 39 dias de treino teórico.
- b) 5 dias de treino de voo (tendo por base 3 saídas/OPVA/semana).

### 3.1.5. Resumo do curso

#### a) Atividade Académica

<b>Evento</b>	<b>Dias</b>	<b>Horas</b>
<i>Multimedia Interactive Training System (MITS) e FITS</i>	6	23:00
Aulas presenciais	5	19:30
Aulas na Plataforma de Vigilância e Reconhecimento	18	70:00
Avaliações	7	19:00
Planeamento e preparação do voo	3	21:00
<b>Total</b>	<b>39</b>	<b>152:30</b>

**b) Atividade de voo**

Missão	HV	Observações
QAOPV-1	3:00	Área
QAOPV-2	3:00	Área
QAOPV-3	3:00	Verificação de Proficiência
<b>3</b>		<b>9:00</b>

**3.2. Curso de Qualificação Operacional Básica OPV (CQOBOPV)** - O objetivo deste curso é qualificar os OPVA nas missões operacionais, num cenário sem ameaça. Após a conclusão do curso os OPVA ficarão habilitados a realizar missões em ambiente diurno.

**3.2.1. Pré-requisitos:**

- a) Ter completado com sucesso o CQAOPV;
- b) Curso de ICCS válido.

**3.2.2. Habilitação adquirida** - No final do curso o OPVA fica qualificado para realizar missões com a modalidade de ação VIS e ISR em ambiente diurno e sem ameaça. No final deste curso o OPVA adquire o estado de qualificação POL, ingressando no Treino Contínuo. Passa a desempenhar a função de bordo de OPV.

**3.2.3. Duração** - Este curso tem a duração prevista de 39 dias de treino:

- a) 26 dias de treino teórico.
- b) 13 dias de treino de voo (tendo por base 3 saídas/OPVA/semana).

**3.2.4. Resumo do curso**
**a) Atividade Acadêmica**

Evento	Dias	Horas
Aulas de Vigilância Marítima	10	41:00
Procedimentos aplicados ao Voo Diurno	1	2:00
Avaliações	2	6:00

Planeamento e preparação do voo	13	56:00
<b>Total</b>	<b>26</b>	<b>105:00</b>

**b) Atividade de voo**

<b>Missão</b>	<b>HV</b>	<b>Observações</b>
Missão de Vigilância Diurna	3:00	Missão de treino
Missão de Vigilância Diurna	3:00	Missão de treino
Missão de Vigilância Diurna	3:00	Verificação de Proficiência
Missão Operacional de Vigilância	3:00	Missão operacional
Missão Operacional de Vigilância	3:00	Missão operacional
Missão Operacional de Vigilância	3:00	Missão operacional
Missão Operacional de Vigilância	3:00	Missão operacional
Verificação Final de Proficiência	3:00	Verificação de Proficiência
<b>8</b>	<b>24:00</b>	

**3.2.5. Desvios e dispensas.** A sequência das missões poderá ser alterada de acordo com os requisitos operacionais.

**3.3. Curso de Qualificação Operacional Intermédia OPV (CQOIOPV)** - O objetivo deste curso é qualificar os OPV nas missões noturnas e de poluição marítima sem ameaça.

**3.3.1. Pré-requisito** - Ter completado com sucesso o CQOBOPV.

**3.3.2. Habilitação adquirida** - No final deste curso o OPV fica qualificado para realizar missões com a modalidade de ação VIS e ISR em ambiente noturno e de poluição marítima sem ameaça.

**3.3.3. Duração** - Este curso tem a duração prevista de 30 dias de treino:

- a) 20 dias de treino teórico.
- b) 10 dias de treino de voo (tendo por base 3 saídas/semana).

**3.3.4. Resumo do curso****a) Atividade Académica**

<b>Evento</b>	<b>Dias</b>	<b>Horas</b>
Procedimentos aplicados ao Voo Noturno	1	3:00
Aulas de poluição marítima	9	34:30
Planeamento e preparação do voo	10	42:00
<b>Total</b>	<b>20</b>	<b>79:30</b>

#### **b) Atividade de voo**

<b>Missão</b>	<b>HV</b>	<b>Observações</b>
Missão de Vigilância 1	3:00	Missão de treino
Missão de Vigilância 2	3:00	Missão operacional
Missão de Vigilância 3	3:00	Verificação de Proficiência
Missão de Detecção de Poluição Marítima 1	3:00	Missão de treino
Missão de Detecção de Poluição Marítima 2	3:00	Missão de treino
Missão de Detecção de Poluição Marítima 3	3:00	Verificação de Proficiência
<b>6</b>	<b>18:00</b>	

**3.4. Curso de Qualificação Operacional Avançada OPV (CQOAOPV)** - O objetivo deste curso é qualificar os OPV nas missões operacionais mais complexas. Após a conclusão do curso alcançarão a qualificação de PO e ficarão habilitados a operar a plataforma de vigilância e reconhecimento em todas as suas valências e cenários.

##### **3.4.1. Pré-requisitos:**

- a) Ter completado com sucesso o CQOIOPV;
- a) Ter mais de 300 HV em aeronave;
- b) Curso SERE.

**3.4.2. Habilitação adquirida** - No final do curso o OPV fica qualificado para realizar missões com a modalidade de ação SAR e de ISR em ambiente marítimo e terrestre, adquirem a o estado de qualificação PO.

**3.4.3. Duração** - Este curso tem a duração prevista de 25 dias de treino.

a) 17 dias de treino teórico.

b) 8 dias de treino de voo (tendo por base 3 saídas/OPV/semana).

### 3.4.4. Resumo do curso

#### a) Atividade Acadêmica

<b>Evento</b>	<b>Dias</b>	<b>Horas</b>
Procedimentos de SAR	3	13:00
Procedimentos NRBQ	1	4:00
Procedimentos de reação à ameaça marítima e terrestre	2	8:00
Procedimentos de Operações Aéreas Compostas	2	8:00
Procedimentos de Guerra Eletrônica	1	5:00
Planeamento e preparação do voo	5	35:00
<b>Total</b>	<b>17</b>	<b>85:00</b>

#### b) Atividade de voo

<b>Missão</b>	<b>HV</b>	<b>Observações</b>
SAR-1	2:00	Missão de treino diurnal
SAR-1	2:00	Missão de treino noturna
ISROPV-1	3:00	Missão de treino
ISROPV-2	3:00	Missão de treino
ISROPV-3	3:00	Missão de treino
<b>5</b>	<b>13:00</b>	

**3.4.5. Desvios e dispensas** - A sequência das missões poderá ser alterada de acordo com os requisitos operacionais.

**4. Programa de Qualificação Complementar (PQC)** - Estes cursos são realizados de forma a incrementar as qualificações individuais bem como a responsabilidade em voo, acompanhando a experiência e proficiência dos tripulantes.

**5. Operador de Cabine - Upgrade de Operador de Cabine em OC Instrutor (UOCI)** - Programa criado para OC qualificados em aeronave. A qualificação habilita os OC a

desempenharem o papel de instrutores na operação mais recorrente.

### 5.1. Pré-requisitos:

- a) Ter completado com sucesso o CQOOC;
- b) Ter 250 HV em aeronave.

**5.2. Habilitação adquirida** - Após terminar o curso, o OC passa a desempenhar a função de bordo de OCI e passa a poder ministrar o CQAOC e o CQOB.

**5.3. Duração** - Este curso tem uma duração prevista de 9 dias de treino:

- a) 3 dias de treino teórico.
- b) 6 dias de treino de voo (tendo por base 3 saídas/OC/semana).

### 5.4 Resumo do curso:

<b>Evento</b>	<b>Dias</b>	<b>Horas</b>
Aulas presenciais de Métodos de Ensino	1	7:00
Aulas presenciais de Instrução de SAR e ISR	1	5:00
Aulas presenciais de Instrução de Transporte Aéreo	1	5:00
<b>Total</b>	<b>3</b>	<b>17:00</b>

### a) Atividade de Voo

<b>Missão</b>	<b>HV</b>	<b>Observações</b>
UOCI-1	1:30	Emergências/SAR Diurno
UOCI -2	1:30	Emergências/SAR Noturno
UOCI -3	4:00	Transporte Aéreo
UOCI -4	4:00	Emergências/ISR
<b>4</b>	<b>11:00</b>	

**6. Operador de Vigilância - Upgrade em OPV Instrutor (UOPVI)** - Este curso destina-se a Sargentos que já detenham a qualificação de Operador de Vigilância (OPV) e tem como objetivo habilitá-los a assumir a função de Operador de Vigilância Instrutor (OPVI).

Após a conclusão com sucesso do curso, o Sargento fica apto a ministrar formação, supervisão e avaliação técnica e operacional a outros Operadores de Vigilância nos diferentes níveis de qualificação (inicial, intermédia e avançada).

### 6.1. Pré-requisitos

- a) Ter completado com sucesso o CQOAOPV;
- b) Ter 500 HV como OPV em aeronave.

### 6.2. Requisitos desejáveis: Curso de Formação Pedagógica de Formadores.

**6.3. Habilitação adquirida** - O OPV fica habilitado a instruir e a supervisionar outros OPV em qualificações, requalificações ou manutenção de qualificações na aeronave. O OPV adquire a função de bordo de OPVI. À medida que for completando os blocos intermédios poderá ministrar instrução nessa modalidade de ação.

### 6.4. Duração

 - Este curso tem uma duração prevista de 14 dias de treino:

- a) 4 dias de treino teórico.
- b) 10 dias de treino de voo (tendo por base 3 saídas/OPV/semana).

### 6.5. Resumo do curso

#### a) Atividade Académica

<b>Evento</b>	<b>Dias</b>	<b>Horas</b>
Aulas presenciais de Métodos de Ensino	1	3:00
Aulas presenciais de Instrução Operacional	1	4:00
Aulas presenciais de Estrutura dos cursos	2	7:00
<b>Totais</b>	<b>4</b>	<b>14:00</b>

#### b) Atividade de Voo

<b>Missão</b>	<b>HV</b>	<b>Observações</b>
UOPVI-1	3:00	Missão Diurna
UOPVI -2	3:00	Missão Noturna

UOPVI -3	3:00	Missão de Poluição
UOPVI -4	1:30	Missão de ISR Diurno
UOPVI -5	1:30	Missão de ISR Noturno
UOPVI -6	3:00	Missão de SAR
<b>6</b>	<b>15:00</b>	

## 7. Programa de Manutenção de Qualificação Operacional

**7.1. Finalidade** - Este programa indica linhas orientadoras para estabelecer um programa de treino contínuo para todos os tripulantes. A intenção é definir um ciclo de treino anual, que após a conclusão permita a cada tripulante obter o estado de qualificação para o qual está habilitado.

**7.2. Objetivos** - O objetivo do PMQO é estabelecer os requisitos mínimos de treino anual na atividade acadêmica, simuladores, missões e manobras para o ciclo de treino anual.

**7.3. Descrição** - O ciclo de treino anual define-se pelo período compreendido entre 1 de janeiro e 31 de dezembro de cada ano.

**7.4. Âmbito** - O PMQO é aplicado a todos os tripulantes independentemente do seu estado de qualificação atual (de PV a PO).

**7.5. Resumo** - O ciclo de treino anual é dividido em três grandes áreas, todas elas importantes, e que exigem o seu cumprimento de forma a obter o estado de PO no final do ciclo. Esta estrutura tem como propósito abranger todos os aspetos das missões de forma a dar a cada tripulante o treino com a melhor qualidade possível. Os tripulantes deverão cumprir com:

- a) O programa de atividade acadêmica.
- b) O programa de simulador (apenas pilotos).
- c) O programa de voo (missões/eventos).

**7.6. Programa de Atividade Acadêmica** - Este é um programa obrigatório, cada tripulante cumpre com o programa completo e atinge o estado de PV, ou não cumpre com o programa e será NQ no final do ciclo de treino.

### 7.7. Resumo do programa de Operador de Cabine:

- a) O programa detalhado deve estar em consonância com o disposto na alínea seguinte.
- b) Durante o ciclo de treino cada OC será avaliado na realização de:

- i. Um teste mensal de procedimentos de emergência de ação imediata (*boldface*), com a nota obrigatória de 100%.
- ii. Um teste sem consulta sobre AOM e AFM. O teste deve ter no mínimo 60 perguntas e uma nota mínima de 75%. Como alternativa as 60 perguntas poderão ser respondidas nos testes mensais de *boldface*.
- iii. Um teste com consulta sobre publicações de aviação geral, Guarda Costeira e Esquadilha Aérea. O teste deve ter no mínimo 240 perguntas e uma nota mínima de 75%. Como alternativa as 240 perguntas poderão ser respondidas nos testes mensais de *boldface*.

**7.8. Resumo do programa de OPV** - Durante o ciclo de treino cada Operador de Vigilância será avaliado na realização de:

- a) Um teste de 100 perguntas a cada 150 dias com consulta sobre todas as matérias em que o OPV esteja qualificado, aviação geral, publicações Guarda Costeira e Esquadilha Aérea.
- b) Uma apresentação de uniformização a cada 360 dias para os OPVI.

**7.9. Programa de voo.** As seguintes tabelas estabelecem os requisitos de treino para os tripulantes de aeronave. Cada tripulante iniciará o ciclo anual PV e manterá esse estado ou alcançará o estado de POL e posteriormente PO (em função das qualificações que possui). Para atingir cada diferente estado de qualificação, um número mínimo de missões terá de ser realizado. Entende-se que no Ciclo Completo cada tripulante realizará o total de missões definido, no entanto o estado de POL e PO poderá ser atingido mais cedo. Ao total das HV definidas para a manutenção de qualificações, serão adicionadas 20% de HV de forma a ministrar treino adequado às necessidades de cada tripulante e acomodar missões de apoio.

#### 7.10. Requisitos mínimos de missões de treino

##### a) Operador de Cabine

Missão / Evento de Treino	Duração (ETE)	Repetições por Ciclo			Total Horas por Nível
		PV	POL	PO	
Missão Básica de Operador de Cabine	2:00	3	5	6	PV: 6h / POL: 10h / PO: 12h
Missão de Busca e Salvamento (SAR)	1:30	3	5	6	PV: 4,5h / POL: 7,5h / PO: 9h

<b>Missão de Transporte e Logística</b>	2:00	2	4	6	PV: 4h / POL: 8h / PO: 12h
<b>Missão de Vigilância e Reconhecimento (ISR)</b>	3:00	2	4	6	PV: 6h / POL: 12h / PO: 18h
<b>Procedimentos de Emergência e Evacuação</b>	2:00	2	3	4	PV: 4h / POL: 6h / PO: 8h
<b>Missão de Evacuação Médica (MEDEVAC)</b>	2:00	3	4	5	PV: 6h / POL: 8h / PO: 10h
<b>Total por Ciclo</b>	-	<b>15</b>	<b>25</b>	<b>33</b>	<b>PV: 30:30h POL: 51:30h PO: 69:00h</b>

**b) Operador de Vigilância**

Missão / Evento de Treino	Duração (ETE)	Repetições por Ciclo			Total Horas por Nível
		PV	POL	PO	
<b>Vigilância e Reconhecimento Marítimo (ISR)</b>	3:00	3	5	8	PV: 9h / POL: 15h / PO: 24h
<b>Operação com FLIR / EO-IR</b>	3:00	2	4	6	PV: 6h / POL: 12h / PO: 18h
<b>Busca e Patrulha Marítima</b>	2:30	2	4	6	PV: 5h / POL: 10h / PO: 15h
<b>Deteção e Registo de Poluição Marítima</b>	2:00	1	3	4	PV: 2h / POL: 6h / PO: 8h
<b>Simulacro de Emergências e Procedimentos Anormais</b>	2:00	1	2	3	PV: 2h / POL: 4h / PO: 6h
<b>Total por Ciclo</b>	-	<b>9</b>	<b>18</b>	<b>27</b>	<b>PV: 24:00h POL: 47:00h PO: 71:00h</b>

**7.11. Requisitos mínimos de eventos de treino** - Além das missões abordadas anteriormente, deverão ser observadas no ciclo de treino anual os seguintes eventos de forma aos tripulantes

atingirem a qualificação de PO. Estes eventos de treino não necessitam de uma missão específica e podem ser realizados em qualquer voo, desde que não comprometam os objetivos do mesmo. As tabelas seguintes mostram os requisitos para cada função de bordo.

**a) Operador de Cabine**

<b>Requisitos Mínimos de Manobras/Eventos de Treino para Operadores de Cabine</b>				
<b>Manobra/Evento</b>	<b>PV</b>	<b>POL</b>	<b>PO</b>	<b>Observações</b>
<b>Procedimentos MEDEVAC (embarque, desembarque e manuseamento de pacientes)</b>	1	1	2	
<i>Procedimentos de Emergência e Evacuação no Solo (Ground Evacuation)</i>	1	2	4	
<b>Procedimentos de Avistamentos e Navegação Baixa</b>	1	1	2	
<b>Procedimentos de Ditching e Evacuação na Água</b>	1	1	2	

**b) Operador de Vigilância**

<b>Requisitos Mínimos de Manobras/Eventos de Treino para OV</b>			
<b>Manobra/Evento</b>	<b>POL</b>	<b>PO</b>	<b>Observações</b>
Circuito do Infrator	2	4	Procedimentos de aproximação e seguimento de embarcações suspeitas
Circuito FLIR / EO-IR (Poluição Marítima)	2	4	Deteção e registo de derrames e poluição marítima
Execução Padrão de Busca	2	4	Real / Simulado
Padrão ISR	2	4	

Simulacro de Emergências e Procedimentos Anormais	2	4	Inclui falhas de sistemas, homem ao mar, etc.
---	---	---	---

**7.12. Final do Ciclo.** No final do ciclo de treino, o estado de qualificação dos tripulantes irá demonstrar o refletido nas próximas tabelas.

**a) Operadores de Cabine**

<b>Qualificação dos Operadores de Cabine no Final do Ciclo</b>						
<b>Programa</b>	<b>Eventos</b>	<b>Observações</b>	<b>NQ</b>	<b>PV</b>	<b>POL</b>	<b>PO</b>
<b>Teórico</b>	<i>Boldface</i> semanal 100% Teste AOM e AFM 75%	Obtenção de NQ se não cumprir e de PV se cumprir	NQ	PV	-	-
	Teste Publicações 75%	Obtenção de NQ se não cumprir e de PV se cumprir	NQ	PV	-	-
<b>Voos</b>	Missões	Obtenção de PV a PO.	-	PV	POL	PO
	Manobras de treino	Obtenção de PV a PO.	-	PV	POL	PO

**b) Operadores de Vigilância**

<b>Qualificação dos OV no Final do Ciclo</b>						
<b>Programa</b>	<b>Eventos</b>	<b>Observações</b>	<b>NQ</b>	<b>PV</b>	<b>POL</b>	<b>PO</b>
<b>Teórico</b>	Teste Semestral	Obtenção de NQ se não cumprir e de PV se cumprir	NQ	PV	-	-
<b>Voos</b>	Missões	Obtenção de PV a PO.	-	PV	POL	PO

	Manobras de treino	Obtenção de PV a PO.	-	PV	POL	PO
--	--------------------	----------------------	---	----	-----	----

## 8. Situação Operacional dos Tripulantes - Validade das Qualificações Operacionais em Voo

**8.1. Validade das qualificações operacionais.** Todos os tripulantes têm de manter a validade das qualificações em simuladores e voos, de forma a manterem a sua qualificação. Caso um tripulante perca a validade da qualificação em determinada missão isso poderá afetar o seu estado de qualificação que resultará em determinada ação de forma a recuperar o estado anterior. A validade das qualificações de cada tripulante varia consoante as diferentes funções de bordo.

**8.2. Operador de Cabine - MQOC e Qualificações Operacionais** - Estas qualificações são perdidas ao fim de 180 dias, contudo certas missões operacionais têm validade mais reduzida. Para serem recuperadas as qualificações são necessárias as seguintes ações:

- a) 181-210 dias – Necessário realizar o perfil acompanhado por um OC qualificado.
- b) 211-360 dias – Necessário realizar o perfil acompanhado por um OCI a bordo.
- c) 361 dias e acima – Necessário realizar o PQA e PQO, que tenha em conta a experiência, proficiência e função de bordo do Operador de Cabine.

**8.3. Operador de Vigilância - MQOPV e Qualificações Operacionais** - Estas qualificações são perdidas ao fim de 150 dias. Para serem recuperadas as qualificações são necessárias as seguintes ações:

- a) 150-180 dias – Necessário efetuar as missões em questão acompanhado de um OPV qualificado;
- b) 181-240 dias - Necessário efetuar as missões em questão acompanhado de um OPVI qualificado;
- c) 241-300 dias – Necessário efetuar as missões em questão acompanhado de um OPVI qualificado e efetuar uma avaliação teórica extraordinária.
- d) 301 dias e acima – Necessário cumprir com um programa de requalificação, a ser definido, que tenha em conta a experiência, proficiência e tempo de ausência do OPV.

## 8.4. Validade de treino específico dos tripulantes

### a) Operador de Cabine

<i>Currency</i> de Treino para Operadores de Cabine				
Manobra/Evento	<i>Currency</i>	Altera Qual	Ação ReQual	Observações
<b>Procedimentos de Avistamentos e Navegação Baixa</b>	180	POL	Perfil	

### b) Operador de Vigilância

<i>Currency</i> de Treino para Operadores de Vigilância				
Manobra/Evento	<i>Currency</i>	Altera Qual	Ação ReQual	Observações
<b>Execução Padrão de Busca</b>	180	NQ	Manobra	
<b>Padrão ISR</b>	180	NQ	Manobra	
<b>Procedimento Check-in/ Autenticação</b>	180	Não	Manobra	
<b>Instrução de Voo</b>	180	Não	Perfil	
<b>Treino de Emergências</b>	180	NQ	Perfil	

## 9. Status da Qualificação Operacional

**9.1. Geral** - Cada tripulante poderá ter quatro estados de qualificação de acordo com o RFA 500-2: Não Qualificado (NQ), Pronto para Voo (PV), Pronto para Operações com Limitações (POL) e Pronto para Operações (PO). Cada um destes estados pressupõe a verificação de certas condições (manutenção de validades operacionais e cumprimentos dos programas definidos), durante o ciclo anual de treino.

**9.2. Gestão** - Por defeito, e desde que cumpra com a validade das qualificações operacionais, o tripulante irá manter o estado de qualificação do ciclo anual anterior. Se, no entanto, o tripulante atingir um estado de qualificação superior no presente ano, ele irá manter esse estado. O objetivo de cada tripulante é trabalhar de forma a atingir o maior estado de qualificação possível para a operação em que está qualificado.

**9.3. Tripulante NQ** - O tripulante não está qualificado, quer seja por não ter concluído o PQA,

ou por não ter cumprido outro requisito estipulado.

**9.4. Tripulante PV** - Tripulante que cumpriu o treino necessário para operar a aeronave na sua operação básica e num ambiente sem nível de ameaça.

**9.5. Qualificação** - Para atingir o estado de PV o tripulante deverá cumprir com o seguinte:

- a) Ter completado o PQA;
- b) Ter exames anuais, médicos e físicos, válidos;
- c) Estar com o curso de Fisiologia de Voo válido;
- d) Ter cumprido com o programa acadêmico, de acordo com a função de bordo;
- e) Ter qualificações válidas no perfil de MQ;
- f) Operadores de Cabine;
- g) Operadores de Vigilância;
- h) Ter pelo menos uma aterragem nos últimos 45 dias (apenas pilotos).

**9.6. Tripulante POL** - O tripulante cumpriu o treino suficiente para ser qualificado operacional, no entanto apresenta algumas limitações numa missão ou manobra específica. O tripulante poderá ser qualificado em PO ou voar apenas as missões para as quais se encontra qualificado.

**9.7. Qualificação** - Para atingir o estado de POL o tripulante terá de cumprir com o seguinte:

- a) Ter cumprido com todos os requisitos para o estado de qualificação PV;
- b) Estar com curso de Sobrevivência na Água válido;
- c) Estar com CSERE e ICCS (se aplicável) válidos;
- d) Ter completado pelo menos um curso do PQO;
- e) Ter cumprido com os requisitos no ciclo anual para POL.

**9.8. Tripulante PO** - O tripulante está qualificado operacional, não tem restrições nas missões ou eventos e tem qualificações válidas em todas as áreas que afetam a sua qualificação em voo.

**9.9. Qualificação** - Para alcançar o estado de PO os seguintes parâmetros devem ser observados:

- a) Ter cumprido com todos os requisitos para o estado de qualificação PV;

- b) Ter cumprido com todos os requisitos para o estado de qualificação POL;
- c) Ter cumprido com os requisitos no ciclo anual para PO.

**9.10. Exceções** - Um tripulante que cumpra os requisitos para uma situação operacional com exceção de algumas modalidades específicas deverá ser considerado para empenhamento nas missões que não exijam estas modalidades.

**MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL**  
Direção Geral do Planejamento, Orçamento e Gestão

**Regulamento n.º 08/2026**

**Sumário:** Define o regime aplicável às aeronaves não tripuladas [Drones - Unmanned Aircraft (UA)].

**PROJETO DO REGULAMENTO DE AERONAVES NÃO TRIPULADAS [DRONES  
UNMANNED AIRCRAFT (UA)]**

**Nota Justificativa**

A utilização de aeronaves não tripuladas (*Unmanned Aircraft* – UA) tem registado um crescimento exponencial, abrangendo aplicações civis, comerciais, científicas, entre outras, impondo desafios significativos em matéria de segurança aérea, segurança pública, proteção de privacidade, defesa nacional e gestão do espaço aéreo.

No âmbito das atribuições conferidas à Autoridade Aeronáutica Militar (AAM) como entidade responsável pela regulação, inspeção e supervisão das atividades aeronáuticas militares e pelo exercício da autoridade do Estado no espaço aéreo e marítimo de soberania e jurisdição nacional no âmbito militar, torna-se imperioso estabelecer um quadro normativo para o registo, utilização, emprego e operação de aeronaves não tripuladas em território nacional.

O presente Regulamento visa, assim, preencher essa lacuna regulatória, definindo o regime jurídico aplicável às UA, com especial enfoque nas consideradas aeronaves de Estado, nos termos da legislação aeronáutica. Procura-se harmonizar a promoção da inovação e do desenvolvimento tecnológico com a salvaguarda imperiosa da segurança das pessoas e bens, a proteção da privacidade e dos dados pessoais, a segurança nacional e a convivência segura no espaço aéreo partilhado com a aviação tripulada.

Assim, o presente diploma estabelece os procedimentos de registo obrigatório para proprietários, operadores, pilotos e aeronaves, define as regras operacionais gerais e específicas, impõe requisitos para a emissão de licenças e autorizações, e institui um regime rigoroso de avaliação e gestão de riscos operacionais. Estabelece ainda o regime específico aplicável à execução de levantamentos aéreos com recurso a UA, atividade que, pela sua natureza, requer particular escrutínio.

Face à rápida evolução tecnológica e ao aumento do uso de aeronaves não tripuladas em missões de Estado, torna-se imperativo dotar o país de um instrumento regulatório robusto e adaptado a esta realidade. O presente regulamento oferece uma resposta equilibrada, que promove a inovação e a eficiência operacional, sem nunca comprometer os pilares fundamentais da segurança aérea, da proteção das pessoas e da soberania nacional. A sua aprovação é um passo

essencial para um uso seguro, ordenado e responsável desta tecnologia no espaço aéreo nacional.

Deste modo, por tudo o que antecede, se procurou estabelecer um regime aplicável às aeronaves não tripulada [Dornes - *Unmanned Aircraft* (UA)], incluindo proprietários, operadores, pilotos, bem como suas operações em território nacional e execução de levantamento aéreo, consentâneo com desenvolvimento e a evolução social.

### ***Autoridade Aeronáutica Militar***

---

## **Regulamento n.º 08/2026**

### **Aeronaves não tripuladas [Drones - *Unmanned Aircraft* (UA)]**

A utilização de aeronaves não tripuladas (*Unmanned Aircraft* – UA) tem crescido de forma exponencial em múltiplos setores, incluindo na esfera militar e policial. Esta expansão tecnológica, embora trazendo benefícios operacionais e de eficiência, tem operado num vazio regulatório específico para este tipo de aeronaves, especialmente quando consideradas como aeronaves de Estado. A ausência de um quadro legal gera riscos significativos para a segurança aérea, a segurança pública, a defesa nacional, a privacidade dos cidadãos e a gestão segura do espaço aéreo.

No âmbito das atribuições conferidas à Autoridade Aeronáutica Militar (AAM) como entidade responsável pela regulação, inspeção e supervisão das atividades aeronáuticas militares e pelo exercício da autoridade do Estado no espaço aéreo e marítimo de soberania e jurisdição nacional no âmbito militar, torna-se imperioso estabelecer um quadro normativo para o registo, utilização, emprego e operação de aeronaves não tripuladas em território nacional.

O presente Regulamento visa, assim, preencher essa lacuna em termos de regulação, definindo o regime jurídico aplicável às UA, com especial enfoque nas consideradas aeronaves de Estado, nos termos da legislação aeronáutica. Procura-se harmonizar a promoção da inovação e do desenvolvimento tecnológico com a salvaguarda imperiosa da segurança das pessoas e bens, a proteção da privacidade e dos dados pessoais, a segurança nacional e a convivência segura no espaço aéreo partilhado com a aviação tripulada.

Assim, o presente diploma estabelece os procedimentos de registo para proprietários, operadores, pilotos e aeronaves, define as regras operacionais gerais e específicas, impõe requisitos para a emissão de licenças e autorizações, e institui um regime rigoroso de avaliação e gestão de riscos operacionais, bem como estabelece ainda quesitos específicos aplicáveis à execução de levantamentos aéreos com recurso a UA, atividade que, pela sua natureza, requer particular escrutínio.

Nesse sentido, há que considerar que o Decreto-Lei n.º 16/2025, de 04 junho, que cria a AAM e define as suas competências, funcionamento e estrutura, na alínea b) do artigo 11.º, estabelece que a AAM é a entidade competente para regular o registo aeronáutico militar, estabelecendo os procedimentos para a atribuição, suspensão e cancelamento das matrículas às aeronaves militares, tripuladas e não tripuladas, bem como para as marcas a ostentar pelas mesmas.

Outrossim, o Regulamento n.º 01/2025, de 04 de agosto, cria o Registo Aeronáutico Militar e estabelece os procedimentos para atribuição, suspensão e cancelamento das matrículas às aeronaves militares, fixando ainda os preceitos inerentes às marcas a ostentar pelas mesmas.

Deste modo, ao conferir à AAM as competências de regulação, supervisão e fiscalização no âmbito das suas atribuições, o presente Regulamento pretende assegurar um ambiente operacional seguro, previsível e em conformidade com os mais elevados padrões internacionais, contribuindo para a integração segura e ordenada das aeronaves não tripuladas no sistema aéreo nacional, estabelecendo um regime aplicável às aeronaves não tripulada, incluindo proprietários, operadores, pilotos, bem como suas operações em território nacional e execução de levantamento aéreo.

Assim, a AAM, ao abrigo do disposto nas alíneas a) e b) do artigo 11º do Decreto-Lei n.º 16/2025, de 04 junho, aprova o presente Regulamento que se rege pelas seguintes disposições:

## CAPÍTULO I

### **Disposições gerais**

#### Artigo 1.º

#### **Objeto**

O presente regulamento estabelece o regime aplicável às UA e define os procedimentos relativos ao registo, utilização, emprego e operação das mesmas em território nacional, assim como para o respetivo pessoal, incluindo proprietários, operadores, pilotos e as organizações envolvidos nessas operações em território nacional, espaço de soberania e jurisdição nacional.

#### Artigo 2.º

#### **Âmbito de aplicação**

1. O presente Regulamento se aplica às UA, consideradas aeronaves de Estado, designadamente:

- a) As UA pertencentes às Forças Armadas;
- b) As UA usadas nos serviços militares, aduaneiros e policiais;

- c) As UA usadas nos serviços prisionais e nos serviços de proteção civil;
- d) As UA às quais o membro do Governo responsável pela área da Defesa atribua o estatuto de aeronave de Estado.

2. O presente Regulamento se aplica ainda aos proprietários, operadores, pilotos e demais entidades que se relacionam às UA referidas no número anterior.

3. A aplicação do presente Regulamento às aeronaves não tripuladas de Estado estrangeiras e aos respectivos proprietários, operadores, pilotos remotos e demais entidades a elas ligadas é feita com as necessárias adaptações e exceções, devendo, contudo, as operações, utilização e emprego das mesmas no território nacional, no espaço de soberania e na jurisdição nacional carecer de prévia licença ou autorização da Autoridade Aeronáutica Militar (AAM), e respeitar as disposições do presente Regulamento.

4. A AAM pode condicionar a emissão das licenças ou autorizações referidas no número anterior ao cumprimento específico de determinadas disposições do presente Regulamento.

### Artigo 3.º

#### Definições e siglas

1. Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

- a) «Aeronave», qualquer máquina, tripulada ou não tripulada, incluindo as que operam autonomamente, que possa estar ou navegar no espaço aéreo sob o controlo operacional do executante do levantamento aéreo;
- b) «Aeronave não tripulada» (UA, *Unmanned Aircraft*), aeronave que se destina a operar sem piloto a bordo, a qual tem capacidade para operar autonomamente ou ser pilotada remotamente;
- c) «Ajuntamento de pessoas», concentrações em que as pessoas que convergiram para um mesmo local, são incapazes de se distanciar devido à densidade de pessoas presentes;
- d) «Área perigosa», área dentro do qual possam existir, em momentos específicos, atividades perigosas para o voo de aeronaves;
- e) «Área proibida», espaço aéreo onde o voo de aeronaves é proibido;
- f) «Área reservada», espaço aéreo sob jurisdição de uma entidade aeronáutica;
- g) «Área restrita», espaço aéreo onde o voo de aeronaves é sujeito a restrições específicas;

- h) «Carga útil», qualquer instrumento, mecanismo, equipamento, peça, aparelho, componente, ou acessório, incluindo equipamento de comunicações, instalado ou ligado à aeronave e não utilizado ou destinado a ser utilizado na operação ou no controlo de uma aeronave em voo e que não faça parte de uma célula, de um motor ou de uma hélice;
- i) «Equipamento de controlo à distância de uma aeronave não tripulada», um instrumento, equipamento, mecanismo, aparelho, componente, programa informático ou acessório que seja necessário para o funcionamento seguro de uma UA, à exceção de uma peça da mesma, e que não seja transportado a bordo da UA;
- j) «Especificação técnica», o documento que estabelece os requisitos técnicos que devem ser cumpridos por um produto, um processo ou um serviço;
- k) «Estação de controlo remota», componente do Sistema de Aeronave não Tripulada, dotada de equipamentos imprescindíveis à operação da UA;
- l) «Identificação eletrónica à distância», um sistema que assegure a difusão local de informações acerca de um UA em funcionamento, incluindo a sua marcação, a fim de que essa informação possa ser obtida sem acesso físico à UA;
- m) «Levantamento aéreo», o processo de aquisição de dados, com recurso a qualquer tecnologia e materializada em qualquer suporte, para a obtenção de imagens da superfície terrestre, do espaço aéreo e marítimo de jurisdição e soberania nacionais, com ou sem transmissão realizada em voo, através de equipamento instalado ou transportado para essa finalidade a bordo de uma aeronave;
- n) «Massa máxima à descolagem» (MTOM), a massa máxima do UA, incluindo a carga útil e o combustível, tal como definida pelo fabricante ou pelo construtor, a que o UA pode funcionar;
- o) «Modo *follow-me*», um modo de operação de uma UA em que a aeronave não tripulada segue constantemente o piloto num raio predeterminado;
- p) «NOTAM» (*Notice to Airmen*), aviso distribuído por meio de telecomunicações que contém informações sobre a localização, condição ou alteração de qualquer instalação aeronáutica, serviço, procedimento ou perigo e cujo conhecimento atempado é essencial para o pessoal implicado nas operações de voo;
- q) «Observador de aeronave pilotada remotamente», pessoa designada pelo operador que, por observação visual das aeronaves pilotadas remotamente, ajuda o PRA na condução segura do voo;
- r) «Operação autónoma», operação durante a qual a UA é conduzido sem a intervenção do

PRA na gestão do voo;

s) «Operação em linha de vista» (VLOS, *Visual Line of sight*), operação em que o piloto remoto ou o observador da aeronave pilotada remotamente mantém contacto visual direto, sem ajuda, com a referida aeronave;

t) «Operação além da linha de vista» (BVLOS, *Beyond Visual Line-of-Sight*), operação de UA não conduzida em conformidade com VLOS;

u) «Operador», qualquer pessoa, organização ou empresa que utilize ou tencione utilizar uma ou mais UA;

v) «Piloto remoto», pessoa singular que exerce, com segurança, funções essenciais à operação de UA e que manipula, programa ou manuseia os controlos ou comandos de voo, conforme apropriado, durante o tempo de voo, quer manualmente, quer quando a UA se encontrar em voo automático, através da monitorização do seu rumo e podendo intervir e alterar esse rumo a qualquer momento;

w) «Sistema de aeronave não tripulada» (UAS, *Unmanned Aircraft System*), sistema que compreende a ANT, a estação de piloto remoto associada, os respetivos sistemas de comunicação para comando e controlo e quaisquer outros componentes, conforme estabelecido no projeto do sistema;

x) «Tempo de voo», tempo decorrido entre o momento em que a aeronave se desloca do local onde se encontra estacionada com o objetivo de descolar até ao momento em que estaciona no local de destino designado para o efeito e os motores param;

y) «Vista em primeira pessoa» (FPV, *First-person-view*), modo de operação de uma ANT em que a navegação da mesma é efetuada exclusivamente através das imagens vídeo transmitidas por uma câmara instalada a bordo;

z) «Voo diurno», voo conduzido entre o início do crepúsculo civil matutino e o fim do crepúsculo civil vespertino, entendendo-se como tal o nascer do sol menos 30 minutos e o pôr-do-sol mais 30 minutos;

aa) «Voo estacionário», a manutenção da mesma posição geográfica no ar;

bb) «Voo noturno», voo conduzido entre o fim do crepúsculo civil vespertino e o início do crepúsculo civil matutino, entendendo-se como tal o pôr-do-sol mais 30 minutos e o nascer do sol menos 30 minutos.

2. Para efeitos do presente Regulamento, adotam-se as seguintes siglas:

- a) «AAM», Autoridade Aeronáutica Militar;
- b) «ANT», Aeronave não tripulada;
- c) «BRLOS», *Beyond Radio Line of Sight*;
- d) «BVLOS», *Beyond Visual Line of Sight*;
- e) «ECR», Estação de controlo remota;
- f) «FPV», *First Person View*;
- g) «FQO», Formação de Qualificação Operacional;
- h) «FUA», *Flexible Use of Airspace*;
- i) «NOTAM», *Notice to airmen*;
- j) «OFC», Organização de Formação Certificada;
- k) «PRA», Piloto remoto de ANT;
- l) «RLOS», *Radio Line of Sight*;
- m) «SANT», Sistema de Aeronave Não Tripulada;
- n) «VLOS», *Visual Line of Sight*.

## CAPÍTULO II

### Registo

#### Artigo 4.º

#### **Obrigatoriedade de registo**

1. Para a operações em território nacional, espaço de soberania e jurisdição nacional, estão sujeitos a registo obrigatório junto da AAM as UA referidas no número 1 do artigo 2º, bem como os respetivos proprietários, operadores e pilotos.
2. As aeronaves não tripuladas (UA) referidas no n.º 1 do artigo 2.º só podem ser operadas se a aeronave, o respetivo proprietário, o operador e o piloto remoto estiverem previamente registados junto da Autoridade Aeronáutica Militar (AAM), se esses registos se encontrarem válidos e se a AAM tiver emitido as licenças e/ou autorizações necessárias para a respetiva operação.
3. O proprietário, operador e piloto podem ser a mesma pessoa singular.

4. Além do registo, as entidades referidas no n.º 1 devem cumprir todos os requisitos previstos nas leis e regulamentos da AAM, operando exclusivamente dentro dos limites e prerrogativas das licenças ou autorizações emitidas por esta Autoridade.

5. No registo da aeronave não tripulada (UA) deve constar obrigatoriamente a massa máxima operacional (MTOW) da UA, a indicação se, em caso de impacto, a mesma é capaz de transferir a uma pessoa uma energia cinética superior a 80 Joules, bem como a indicação se a UA está equipada com sensores ou sistemas capazes de captar, gravar ou transmitir dados pessoais, tais como imagens, vídeos, áudio ou outros dados biométricos.

### Artigo 5º

#### **Procedimento de registo de UA**

1. O registo de UA é feito junto da AAM, observando o disposto no Regulamento n.º 01/2025, de 05 de agosto, devendo ser entregue, pelo proprietário ou seu representante, além do pedido contendo as informações regulamentares, a documentação técnica, e os seguintes elementos obrigatórios, sem prejuízo da solicitação pela AAM de informações adicionais:

- a) Elementos de identificações do proprietário, do operador e do fabricante, incluindo a identificação do responsável pela autorização das operações dos UA;
- b) O tipo de UA, se é de asa fixa, asa rotativa, planador ou outro, bem como o número de série, marca e modelo;
- c) A massa máxima operacional, indicação do nível de potência sonora, o número de motores e tipo de propulsão da UA;
- d) As dimensões da UA, designadamente altura, largura e comprimento, bem como a altitude máxima a que a UA pode voar, a velocidade máxima de deslocação, o raio de ação, as modificações introduzidas e os equipamentos instalados e/ou acoplados;
- e) Finalidade da utilização da UA e informação sobre a capacidade para acoplamento de um sistema de reprodução fotográfica e filmagem;
- f) Cópia do manual de instruções técnicas da fabricante e do folheto informativo;
- g) Número de apólice de seguro da UA, se aplicável;
- h) Declaração de que todo o pessoal diretamente envolvido na operação da UA é competente para desempenhar as respetivas funções, que a UA será operada apenas por piloto com competência apropriada, que o proprietário se encontra ciente das suas responsabilidades e que responderá pelos danos causados a terceiros pela UA;

- i) Descrição do sistema de gestão do operador de UA, incluindo a sua estrutura organizativa e o seu sistema de gestão da segurança; e
- j) Declaração atestando que toda a documentação enviada à AAM foi verificada pelo requerente e que se encontra conforme a lei e os regulamentos.

2. O registo das aeronaves não tripuladas (UA) tem carácter público quanto à identificação do proprietário, do operador e do número de registo atribuído, sem prejuízo das restrições de confidencialidade e segurança nacional que a Autoridade Aeronáutica Militar considere necessárias, sendo válido por 5 (cinco) anos, podendo ser renovado, suspenso ou cancelado pela AAM, oficiosamente ou a pedido do proprietário, operador ou seu representante legal.
3. Caso o registo não for renovado, o mesmo caduca, dando lugar ao abate automático pela AAM.
4. O cancelamento e a suspensão do registo podem acontecer a pedido do operador ou de quem o represente, devendo ser indicado o motivo.
5. A transmissão da UA é comunicada à AAM, através da alteração da identificação do operador da aeronave, no prazo de 5 (cinco) dias úteis, identificando na sequência o operador a quem a transmitiu, bem como os fundamentos subjacentes.
6. Nos casos previstos no número anterior, o novo operador deve atualizar a informação relativa à UA, ou, caso ainda não se encontre registado, deve registar-se nos termos regulamentares.
7. O proprietário que não seja operador da UA, mas que a ceda a título gratuito ou oneroso a um operador, deve manter um registo interno de tal cedência, contendo os dados do operador destinatário, que é facultada à AAM.
8. O disposto no presente regulamento não dispensa o cumprimento de outros regimes jurídicos constantes de diplomas legais e regulamentares que sejam eventualmente aplicáveis.
9. Quaisquer atualizações informáticas dos UA que já tenham sido registados só podem ser feitas se não afetarem a conformidade dos mesmos.

## Artigo 6.º

### **Sistema de identificação de UA**

1. Concluído o processo de registo, a AAM atribui à UA um código de identificação.
2. A etiqueta contendo o código referido no número anterior, deve ser afixada na estrutura da(s) UA utilizada(s) pelo operador, devendo ser conservado de forma visível, legível e indelével.
3. A AAM pode determinar a instalação de equipamento de identificação eletrónica da aeronave,

na estrutura da UA e mantido em condições de funcionamento, que aprove as condições dessa identificação.

4. É proibido apor numa UA marcações, sinais e inscrições suscetíveis de induzir a erro.

### CAPÍTULO III

#### **Operação da UA**

##### Artigo 7º

#### **Regras gerais de operação**

A UA só deve ser operada se estiver em conformidade com as leis e os regulamentos, se possuir o registo válido e cumprir os requisitos técnicos, as regras e procedimentos aplicáveis à aeronavegabilidade definidos nos regulamentos da AAM, que lhes são aplicáveis, devendo:

- a) As operações, utilização e emprego de UA referidas no presente Regulamento carecem de prévia licença ou autorização da AAM, independentemente da sua natureza;
- b) A operação das UA deve obedecer às limitações operacionais estabelecidas pela AAM;
- c) O operador e o piloto associados à UA estarem em conformidade com as leis e os regulamentos em vigor;
- d) A UA apenas pode realizar voos em operações VLOS (Visual Line of Sight), até ao máximo de 120 metros (400 pés) acima da superfície;
- e) O voo na proximidade de um obstáculo natural ou artificial evoluir verticalmente até à altura máxima desse obstáculo, ainda que o mesmo tenha mais de 120 metros de altura, desde que o UA não se afaste, horizontalmente, mais de 75 metros do mesmo, caso aplicável;
- f) Sem prejuízo do disposto no presente regulamento, a realização de operações BVLOS, bem como a realização de voos acima de 120 metros (400 pés) da superfície, carecem de uma autorização especial da AAM;
- g) A UA deve voar obrigatoriamente com as luzes de identificação ligadas, durante voos noturnos;
- h) A operação de UA ser executada de forma segura e de modo a minimizar riscos para as pessoas, bens patrimoniais e outras aeronaves;
- i) A UA manter uma distância segura de pessoas e bens patrimoniais, de forma a evitar

danos em caso de acidente ou incidente;

- j) A UA deve ser conduzida de modo a não sobrevoar pessoas não envolvidas na operação, mantendo uma distância horizontal segura de pelo menos 30 metros das pessoas em terra;
- k) O piloto de UA dar prioridade de passagem às aeronaves tripuladas e afastar-se das mesmas sempre que, por qualquer razão, essas aeronaves estiverem excepcionalmente a voar a uma altura próxima da UA;
- l) Os pilotos remotos e os observadores não podem exercer as suas funções quando se encontrem em qualquer situação de incapacidade física ou mental que possa afetar a segurança da operação, nem quando estiverem sob a influência de substâncias psicoativas ou de medicamentos que possam comprometer a sua capacidade de atuação segura;
- m) O operador e o piloto remoto devem certificar-se, previamente ao voo, de que a UA e os restantes componentes do sistema se encontram em perfeitas condições técnicas para a realização da operação, devendo seguir as instruções do fabricante e observar as disposições legais e regulamentares em vigor;
- n) A UA deve ser conduzida por um piloto familiarizado com o manual de instruções e/ou operações fornecido pelo fabricante do UA e que seja titular de uma licença e/ou autorização emitida pela AAM;
- o) Quando existir um ou mais observadores a auxiliar o piloto remoto, manterem contacto visual direto e ter capacidade para estabelecer a qualquer momento comunicações bilaterais diretas, por qualquer meio ao seu dispor;
- p) Nas operações VLOS não podem ser pilotadas mais de uma UA em simultâneo;
- q) A AAM assegura procedimentos de coordenação com o prestador de serviços de informação aeronáutica, determinando as situações em que é necessário efetuar reserva de espaço aéreo ou emitir um NOTAM;
- r) As licenças e autorizações emitidas pela AAM fixam as condições administrativas, técnicas e operacionais que o operador e o piloto remoto devem cumprir, em função da especificidade da operação pretendida;
- s) As autorizações para a realização do trabalho aéreo são específicas e as condições da sua validade e caducidade são fixadas na mesma.

## Artigo 8º

### **Licença e/ou autorização de operação**

1. A AAM emite uma licença e/ou autorização após se ter certificado de que a UA, o piloto e o operador respectivamente, cumprem o disposto nos regulamentos vigentes.
2. A solicitação de licença e/ou autorização de operação, uso e emprego de UA deve ser feita com pelo menos 20 dias úteis de antecedência, em relação à data de operação, uso ou emprego de UA ou evento pretendido.
3. A título excepcional, em situações urgentes, devidamente fundamentadas e justificadas pelo requerente, pode eventualmente a AAM apreciar o pedido de operação, uso e emprego de UA com inobservância do prazo de 20 dias úteis, entre o pedido e a data de operação, uso ou emprego, desde que conclua que é possível analisar o pedido em tempo útil e que não é necessário efetuar qualquer reserva de espaço aéreo ou emitir NOTAM.
4. O pedido referido no número anterior deve conter, nomeadamente, as seguintes informações:
  - a) Características da aeronave e do respetivo equipamento de controlo remoto;
  - b) Operação pretendida, nomeadamente a identificação exata da zona ou local dos voos em coordenadas geográficas Datum WGS84, incluindo raio de ação, rotas, altura ou altitude, data, horário e duração do voo, local de origem e de destino do voo, tipologia de missão, bem como procedimentos operacionais ou instruções técnicas de operação, incluindo procedimentos em caso de emergência;
  - c) Informações e elementos de identificação do proprietário, do operador e do piloto, caso os mesmos não coincidam;
  - d) Avaliação de risco operacional, tendo por referência as orientações constantes do presente regulamento; e
  - e) Quaisquer outras informações e observações julgadas pertinentes.
5. A licença e/ou autorização incluirá:
  - a) A identificação do operador de UA;
  - b) Os privilégios do operador de UA;
  - c) Os tipos de operação autorizados;
  - d) A área operacional ou classe de espaço aéreo, se aplicável; e

e) Eventuais limitações ou condições especiais, se aplicável.

6. As licenças e/ou autorizações tem a validade e/ou duração nela especificada.

### Artigo 9º

#### **Restrições à operação**

1. Uma UA não pode voar:

a) Sobre concentrações de pessoas, salvo autorização expressa;

b) Em zonas de sinistro onde se encontrem a decorrer operações de proteção e socorro, salvo se o comandante das operações de socorro autorizar expressamente o voo, devendo em tais casos:

i) Ser assegurado o cumprimento das regras do presente regulamento; e

ii) Ser assegurado que, simultaneamente, não se encontra a sobrevoar a zona de sinistro nenhuma aeronave tripulada.

2. Uma UA não pode igualmente voar sobre instalações onde se encontrem sedeados órgãos de soberania, embaixadas e representações consulares, instalações militares, instalações policiais, locais onde decorram missões policiais e estabelecimentos prisionais, exceto quando devidamente autorizadas pelas entidades representativas desses órgãos e sem prejuízo do cumprimento do disposto no presente regulamento.

3. Salvo se expressamente autorizado pelas respetivas entidades competentes, as UA não podem voar igualmente em áreas proibidas, perigosas, restritas, reservadas e temporariamente reservadas de espaço aéreo.

4. Uma UA não pode voar, salvo se expressamente autorizado pela autoridade aeronáutica competente, num círculo de 1 km de raio centrado no ponto de referência, de heliportos utilizados para efeitos de prossecução de interesse público, bem como no interior das zonas de servidão aeronáuticas.

### Artigo 10º

#### **Avaliação do risco operacional**

1. O operador de UA deve entregar à AAM uma avaliação do risco operacional para a operação pretendida, juntamente com o pedido de emissão de licença e/ou autorização para a operação.

2. A avaliação do risco operacional deve:

- a) Descrever as características da operação de UA;
- b) Propor objetivos de segurança operacional adequados;
- c) Identificar os riscos da operação no solo e no ar tendo em conta o conjunto dos seguintes elementos:
  - i) Em que medida a atividade constitui um perigo para outras aeronaves, para terceiros, para pessoas, animais, para o ambiente e para os bens no solo;
  - ii) A complexidade, o desempenho e as características operacionais da UA envolvida;
  - iii) Objetivo do voo, tipo de UA, probabilidade de colisão com outra aeronave e classe de espaço aéreo utilizada;
  - iv) Tipo, escala e complexidade da operação e da atividade de UA, incluindo, se for caso disso, a dimensão e o tipo de tráfego gerido pela organização ou pessoa responsável; e
  - v) Em que medida as pessoas afetadas pelos riscos envolvidos na operação de UA estão em condições de avaliar e de exercer um controlo sobre esses riscos.
- d) Identificar uma gama de possíveis medidas de atenuação do risco;
- e) Determinar o nível necessário de robustez das medidas de atenuação selecionadas de modo que a operação possa ser conduzida com segurança.

3. A descrição da operação de UAS deve incluir pelo menos os seguintes elementos:

- a) A natureza das atividades a exercer;
- b) A área operacional e geográfica da operação pretendida, nomeadamente qual a população sobrevoada, orografia, tipos de espaço aéreo, volume do espaço aéreo em que a operação terá lugar e qual o volume de espaço aéreo conservado para servir como tampão de risco necessário, incluindo os requisitos operacionais para as áreas geográficas;
- c) A complexidade da operação, especialmente qual o planeamento e a execução, as competências do pessoal, experiência e composição, meios técnicos requeridos para condução da operação;
- d) As características técnicas do UA, incluindo o seu desempenho tendo em conta as condições da operação prevista e, se aplicável, o respetivo número de registo; e
- e) A competência do pessoal para conduzir a operação, incluindo a sua composição, funções, responsabilidades, formação e experiência recente.

4. O operador, após a avaliação do risco operacional, deve propor uma meta de segurança operacional equivalente ao nível de segurança operacional na aviação, em virtude das características específicas da operação de UA.

5. A identificação dos riscos deve incluir a determinação dos seguintes elementos:

a) Risco não atenuado da operação no solo, tendo em conta o tipo de operação e as condições em que esta tem lugar, incluindo pelo menos os seguintes critérios:

i) VLOS ou BVLOS;

ii) Densidade populacional das áreas sobrevoadas;

iii) Sobrevoos de ajuntamentos de pessoas;

iv) Características dimensionais da aeronave não tripulada.

b) Risco aéreo não atenuado da operação, tendo em conta o seguinte:

i) Volume exato de espaço aéreo onde a operação terá lugar, prolongado por um volume de espaço aéreo necessário para procedimentos de contingência;

ii) Classe do espaço aéreo;

iii) Impacto no restante tráfego aéreo e na gestão do tráfego aéreo e, nomeadamente:

- Altitude da operação;

- Espaço aéreo controlado versus não controlado;

- Contexto de aeródromo ou não;

- Espaço aéreo sobre contexto urbano versus rural; e

- Separação em relação a outro tipo de tráfego.

6. A identificação das medidas de atenuação possíveis necessárias para cumprir o objetivo de segurança operacional proposto devem ter em conta as seguintes possibilidades:

a) Medidas de confinamento para as pessoas no solo;

b) Limitações operacionais estratégicas da operação de UA, a saber:

i) Restrição dos volumes geográficos onde a operação é realizada;

ii) Restrição da duração ou do escalonamento da faixa horária em que a operação tem

lugar;

c) Atenuação estratégica através de regras de voo comuns ou de uma estrutura e de serviços comuns do espaço aéreo;

d) Capacidade de lidar com eventuais condições de operação adversas;

e) Fatores de organização tais como procedimentos operacionais e de manutenção elaborados pelo operador de UA e procedimentos de manutenção em conformidade com o manual do fabricante;

f) Nível de competência e especialização do pessoal envolvido na segurança operacional do voo;

g) Risco de erro humano na aplicação dos procedimentos operacionais; e

h) Características de concepção e desempenho do UA, nomeadamente:

i) Disponibilidade de meios para reduzir os riscos de colisão;

ii) Disponibilidade dos sistemas para limitar a energia de impacto ou a frangibilidade da UA;

iii) Concepção do UA de acordo com normas reconhecidas e à prova de avarias.

7. A robustez das medidas de atenuação propostas deve ser avaliada de forma a determinar se são proporcionais aos objetivos de segurança operacional e aos riscos da operação pretendida, nomeadamente para garantir que todas as fases da operação são seguras.

8. Independentemente da realização das operações, o operador de UA deve avaliar regularmente os riscos e a adequação das medidas de atenuação adotadas e atualizá-las sempre que necessário.

## Artigo 11º

### **Declaração operacional**

1. O operador de UA deve apresentar à AAM, juntamente com o pedido de emissão de licença e/ou autorização para a operação, uma declaração operacional de conformidade com o cenário de referência, incluindo de entre outras:

a) Informações administrativas sobre o operador de UA;

b) Declaração de que a operação satisfaz o requisito operacional estabelecido nas leis e regulamentos da AAM;

- c) Compromisso do operador de cumprir as medidas de atenuação de risco necessárias para a segurança da operação, incluindo as instruções conexas para a operação; e
  - d) Confirmação do operador de que cada voo está abrangido por uma cobertura de seguro adequada, se aplicável.
2. Após receção da declaração, a AAM verifica se esta inclui todos os elementos necessários à avaliação, podendo solicitar informações e /ou elementos adicionais.
  3. O operador notifica, sem demora, a AAM de qualquer alteração às informações contidas na declaração operacional que submeteu.
  4. O operador titular de privilégios apropriados, deve apresentar o respetivo comprovativo.
  5. O operador deve apresentar um pedido de licença e/ou autorização atualizado caso haja alterações significativas na operação ou nas medidas de atenuação de risco, em relação à licença e/ou autorização.

## Artigo 12º

### **Pedido de licença/ autorização de operação**

O pedido de licença e/ou autorização de operação baseia-se, de entre outras, na avaliação do risco e declaração operacional e inclui as seguintes informações:

- a) Número de registo do operador de UA;
- b) Nome do administrador responsável ou nome do operador de UA caso se trate de pessoa singular;
- c) Relatório de Avaliação do Risco Operacional;
- d) Declaração Operacional;
- e) Lista das medidas de atenuação propostas pelo operador, com informações suficientes para a AAM avaliar a adequação dos meios de atenuação para avaliar os riscos;
- f) Manual de operações, sempre que requerido pelo risco e complexidade da operação;
- g) Manual Técnico da UA; e
- h) Confirmação de que as operações de UA estão abrangidas por uma cobertura de seguro adequada, caso aplicável.

## Artigo 13º

### **Emissão de licença/ autorização de operação**

1. Ao receber o pedido em conformidade com o disposto no presente regulamento, a AAM, após a necessária ponderação emite, a licença e/ou autorização de operação assim que concluir que a operação cumpre, de entre outras, as seguintes condições:

- a) Foram fornecidas todas as informações em conformidade com o disposto no presente regulamento;
- b) Os objetivos de segurança operacional têm em conta os riscos da operação;
- c) A combinação de medidas de atenuação relativas às condições operacionais para a execução das operações, a competência do pessoal envolvido e as características técnicas das aeronaves não tripuladas são adequadas e suficientemente robustas para manter a operação em segurança tendo em conta os riscos no solo e no ar identificados;
- d) O operador do UA providenciou uma declaração onde confirma que a operação pretendida cumpre todos os requisitos legais que lhe são aplicáveis, em especial em matéria de privacidade, proteção de dados, responsabilidade civil, seguros, segurança contra atos ilícitos e proteção do ambiente; e
- e) Está em vigor um procedimento de coordenação com o prestador de serviços relevante para o espaço aéreo, caso toda a operação, ou parte dela, seja conduzida em espaço aéreo controlado.

2. A AAM deve sempre, antes de emitir a licença/ autorização, ponderar a avaliação dos riscos e a solidez das medidas de atenuação que o operador do UA propõe a fim de manter segura a operação do UA em todas as fases do voo.

3. A licença e/ou autorização concedida pela AAM deve incluir:

- a) O âmbito da licença e/ou autorização;
- b) As condições «específicas» aplicáveis:
  - i) À operação e as respetivas limitações operacionais;
  - ii) À competência exigida do operador e, sempre que aplicável, aos pilotos; e
  - iii) Às características técnicas da UA.
- c) Os seguintes elementos:

- i) Número de registo do operador, do piloto e da UA;
- ii) Referência à avaliação do risco operacional desenvolvida pelo operador;
- iii) Limites operacionais e condições de operação;
- iv) Medidas de atenuação que o operador deve aplicar;
- v) Locais em que a operação está autorizada a ter lugar; e
- vi) Todos os documentos e registos relevantes para o tipo de operação e o tipo de eventos que devem ser comunicados.

4. A AAM especifica de forma clara na licença e/ou autorização de operação o âmbito exato da autorização em conformidade com o disposto nas leis e regulamentos aplicáveis.

5. O titular de uma licença e/ou autorização deve apresentar à AAM um manual com uma descrição direta ou por referências cruzadas da sua organização, procedimentos aplicáveis e atividades desenvolvidas.

6. O manual deve incluir uma declaração assinada pelo administrador responsável ou equiparado que a organização trabalha sempre em conformidade com as leis, com o presente regulamento e com o manual aprovado.

7. Quando o cargo de administrador responsável não for desempenhado pelo diretor executivo da organização ou equiparado, este último deve também assinar a declaração.

8. Se houver alguma atividade a cargo de organizações parceiras ou subcontratantes, o operador de UA deve incluir no manual os procedimentos sobre a forma como o titular da licença e/ou autorização deverá gerir a relação com essas organizações parceiras ou subcontratantes.

9. O citado manual deve ser alterado na medida do necessário a fim de manter uma descrição atualizada da organização do titular da licença e/ou autorização, devendo exemplares atualizados ser fornecidos à AAM.

10. O operador de UA deve distribuir as partes pertinentes do manual a todo o seu pessoal em conformidade com as suas funções e atribuições.

#### Artigo 14º

#### **Recusa de licença e/ou autorização de operações**

Sempre que a operação não for considerada suficientemente segura, a AAM informa disso o requerente, facultando as razões da sua recusa em emitir a autorização.

## Artigo 15º

### **Condições operacionais para as áreas geográficas de UA**

1. Ao definir áreas geográficas por motivos de segurança operacional, segurança contra atos ilícitos, proteção da privacidade ou do ambiente, a AAM pode:

- a) Proibir determinada operação de UA, requerer condições particulares para determinada operação, ou requerer uma licença e/ou declaração ou documento equivalente prévio para determinadas operações de UA;
- b) Sujeitar as operações de UA a normas ambientais específicas;
- c) Permitir o acesso apenas a determinadas classes de UA;
- d) Permitir o acesso apenas a UA equipados com determinadas características técnicas, nomeadamente sistemas de identificação à distância ou sistemas de reconhecimento geoespacial.

2. Com base numa avaliação do risco efetuada pela autoridade competente, a AAM pode designar determinadas áreas geográficas em que as operações de UA estão isentas de um ou mais requisitos, desde que não sejam consideradas imprescindíveis à segurança.

## Artigo 16º

### **Deveres do operador de UA**

1. O operador de UA é qualquer pessoa, organização ou empresa que utilize ou tencione utilizar uma ou mais UA e deve, de entre outros:

- a) Estabelecer, implementar e manter um sistema de gestão da segurança que corresponda à dimensão da organização, à natureza e à complexidade das suas atividades, tendo em conta os perigos e os riscos associados.
- b) Definir linhas claras de responsabilidade e de prestação de contas em toda a organização;
- c) Estabelecer e manter uma política de segurança operacional e objetivos conexos nessa matéria;
- d) Nomear pessoal de segurança essencial para executar essa política;
- e) Estabelecer e manter um processo de gestão dos riscos para a segurança, incluindo a identificação dos riscos de segurança associados às atividades do operador de UA, assim como a sua avaliação e gestão dos riscos associados, incluindo a tomada de medidas para atenuar esses riscos e verificar a eficácia da ação;

- f) Promover a segurança operacional na organização através de formação e ensino e comunicação.
- g) Incluir uma função a fim de garantir que os riscos de segurança operacional inerentes a um serviço ou produto fornecido através de subcontratantes são avaliados e atenuados no âmbito do sistema de gestão da segurança operacional do operador.
- h) Incluir uma função independente de monitorização da conformidade e adequação do cumprimento dos requisitos relevantes do presente regulamento, incluindo um sistema para transmitir os resultados ao administrador responsável, a fim de garantir a aplicação efetiva das medidas corretivas necessárias;
- i) Assegurar que a UA é acompanhada da correspondente declaração de conformidade, quando aplicável;
- j) Assegurar que todas as pessoas envolvidas na operação da UA foram informadas dos riscos e concordaram expressamente em participar, quando aplicável.
- k) Manter atualizado os registos das informações sobre as operações de UA, bem como do pessoal envolvido na manutenção e na operação do UA.
- l) Designar um piloto para cada operação de UA e assegurar que durante todas as fases da operação são devidamente atribuídas às responsabilidades e as funções;
- m) Assegurar que todas as operações utilizam e apoiam eficazmente a utilização eficiente do espectro de radiofrequências a fim de evitar interferências prejudiciais, quando aplicável;
- n) Manter um registo atualizado sobre a hora de funcionamento ou de serviço em conformidade quer com as instruções e procedimentos aplicáveis ao UA, quer com a aprovação ou autorização da organização.
- o) Estabelecer e manter um sistema de exercício de controlo operacional sobre todas as operações da UA;
- p) Estabelecer e manter um sistema de registo de piloto e demais entidades envolvidas nas operações da UA;
- q) Manter registos dos seguintes elementos, de forma a assegurar a proteção contra danos, alterações e roubo:
- i. Avaliação do risco operacional, juntamente com a documentação de apoio;
  - ii. Medidas de atenuação de riscos; e

- iii. Qualificações e experiência do pessoal envolvido na operação de UA, monitorização da conformidade e gestão da segurança;
- r) Atualizar a informação relativa ao sistema de reconhecimento geoespacial de acordo com o local de operação pretendido, sempre que aplicável;
- s) Levar a cabo cada operação dentro das limitações, condições e medidas de atenuação necessárias;
- t) Efetuar uma avaliação do risco operacional para cada operação da UA;
- u) Utilizar UA que, no mínimo, sejam concebidos de modo que uma eventual falha não conduza o UA a voar fora do volume da operação ou a causar mortos. Além disso, as interfaces homem/máquina devem ser de molde a minimizar o risco de erro do piloto e não devem causar fadiga injustificada
- v) Manter o UA numa condição adequada a uma operação segura ao proceder da seguinte forma:
- i. No mínimo, definindo instruções de manutenção e contratando pessoal de manutenção adequadamente formado e qualificado;
- ii. Cumprindo o disposto na rubrica, se for caso disso;
- iii. Utilizando uma aeronave não tripulada concebida para minimizar o ruído e as demais emissões, tendo em conta o tipo de operações pretendidas e as áreas geográficas onde as emissões sonoras provenientes de aeronaves e outras emissões constituam motivo de preocupação.
2. O operador deve ainda documentar todos os principais processos do sistema de gestão de segurança para sensibilização do pessoal para as respetivas responsabilidades e o procedimento para alteração desta documentação, devendo incluir:
- a) Comunicações de segurança operacional e investigações internas;
- b) Controlo operacional;
- c) Comunicação sobre segurança operacional;
- d) Formação e promoção da segurança operacional;
- e) Monitorização da conformidade;
- f) Gestão dos riscos para a segurança operacional;
- g) Gestão das alterações;

- h) Interface entre organizações; e
- i) Emprego de subcontratantes e parceiros.

3. O operador assegura que os procedimentos operacionais estejam ajustados ao tipo de operação e ao risco, devendo, de entre outros, incluir:

- a) Procedimentos operacionais para garantir a segurança das operações;
- b) Procedimentos para garantir o cumprimento dos requisitos de segurança aplicáveis à área operacional na operação pretendida;
- c) Medidas de proteção contra interferências ilegais e acesso não autorizado;
- d) Procedimentos destinados a garantir que todas as operações respeitem a proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados, devendo, nomeadamente, efetuar uma avaliação de impacto sobre a proteção de dados, quando aplicável; e
- e) Orientações para os pilotos planearem operações de UA de maneira a minimizar os incómodos, incluindo o ruído e outras perturbações relacionadas com emissões, para as pessoas ou animais.

4. O operador assegurar que os pilotos à distância e todo o restante pessoal que desempenha uma função de apoio às operações se encontra familiarizado com o manual de instruções fornecido pelo fabricante do UA e:

- a) Que possuem a competência adequada, nos termos dos regulamentos aplicáveis, para desempenhar as suas funções em consonância com a formação aplicável identificada pela licença de exploração, pelas condições e limitações definidas no cenário de referência apropriado ou, para o pessoal que não o piloto, que completaram um curso de formação no posto de trabalho desenvolvido pelo operador;
- b) Que se encontram habilitados com uma formação de pilotos, com base na competência, e que inclui as competências definidas;
- c) Que se encontram devidamente habilitados com a formação de pilotos à distância, tal como definida na licença de exploração, para operações que exijam essa autorização, ministrada por uma entidade reconhecida pela AAM;
- d) Que estão cientes da operação da UA e que as mesmas são conduzidas em conformidade com as medidas de atenuação definidas pelo cenário de referência;
- e) Que foram informados do manual de operações do operador de UAS, se requerido pela

avaliação do risco;

f) Obtêm as informações relevantes para a operação pretendida no que diz respeito às áreas geográficas;

g) Que conhecem perfeitamente os procedimentos do operador de UA;

h) Que possuem as informações relevantes para a operação de UA pretendida no que diz respeito às áreas geográficas;

i) Assegurar que o pessoal responsável pelas tarefas essenciais para a operação de UAS, além do piloto, cumpre todas as seguintes condições:

i. Completou um curso de formação sobre a função que desempenha;

ii. Foi informado do manual de informações técnicas e/ou operações do operador de UA; e

iii. Obteve todas as informações relevantes sobre a operação da UA.

## CAPÍTULO IV

### **Pilotagem de UA**

#### Artigo 18º

#### **Piloto de UA**

O Piloto de UA é a pessoa singular que exerce, com segurança, funções essenciais à operação de UA e que manipula, programa ou manuseia os controlos ou comandos de voo, conforme apropriado, durante o tempo de voo, quer manualmente, quer quando o UA se encontrar em voo automático, através da monitorização do seu rumo e podendo intervir e alterar esse rumo a qualquer momento.

#### Artigo 17º

#### **Licença e/autorização de piloto de UA**

1. O piloto deve possuir registo válido junto da AAM, bem como obter a respetiva licença e/ou autorização para o efeito de pilotagem de UA.

2. A solicitação e emissão de licença e/ou autorização de piloto de uma UA, objeto do presente regulamento, observa, com as necessárias adaptações, as disposições dos regulamentos da AAM que lhe são aplicáveis, em especial, o regulamento que define as condições para a emissão de licenças de piloto remoto militar de aeronaves não tripuladas, categoria I.

3. A solicitação da licença e/ou autorização de piloto de UA deve ter em anexo o comprovativo da formação, experiência recente, atestado médico, registo criminal, cadastros policiais e demais documentos tidos por pertinente.
4. A licença e/ou autorização do piloto é válida por 5 (cinco) anos, dependendo a sua renovação da demonstração de competências de acordo com o disposto nas leis e regulamentos aplicáveis.
5. A licença e/ou autorização é emitida pela AAM depois de cumpridas as formalidades legais, regulamentares e completado o curso de formação, seguido da conclusão com êxito de um exame de conhecimentos teóricos, e completado o curso prático ministrado por uma entidade reconhecida pela AAM.
6. A AAM pode reconhecer licença e/ou autorização emitida por outra entidade, desde que seja cumprido os requisitos regulamentares e o processo para o efeito seja submetido, contendo todos os elementos requeridos e apresentados os elementos adicionais solicitados pela AAM.

#### Artigo 19º

#### **Regras gerais**

1. O piloto de UA deve executar o estabelecido no presente regulamento e demais regulamentos da AAM.
2. Antes de iniciar uma operação, o piloto de uma UA deve:
  - a) Estar em conformidade com o disposto nas leis e regulamentos, possuir a competência adequada;
  - b) Obter as informações relevantes para a operação de UA pretendida no que diz respeito às áreas geográficas;
  - c) Assegurar que a área operacional é compatível com as limitações e condições autorizadas ou declaradas;
  - d) Assegurar que a UA está em condições de efetuar o voo pretendido com segurança e, se for caso disso, verificar se a identificação eletrônica à distância funciona corretamente;
  - e) Assegurar que as informações sobre a operação foram prestadas ao órgão dos serviços de tráfego aéreo, aos demais utilizadores do espaço aéreo e outras partes interessadas;
  - f) Analisar o ambiente operacional e verificar a presença de obstáculos e de riscos para a segurança, incluindo para outras aeronaves, pessoas, animais, para o ambiente ou bens;
  - g) Assegurar que a UA está em condições de efetuar o voo pretendido com segurança e, se

for caso disso, verificar se a identificação eletrônica à distância funciona corretamente; e

h) Caso a UA seja equipada com uma carga útil suplementar, verificar que a sua massa não excede a MTOM definida pelo fabricante nem o limite correspondente da MTOM da sua classe.

### 3. Durante o voo, o piloto de UA:

a) Deve respeitar as limitações e condições existentes;

b) Deve evitar qualquer risco de colisão com eventuais aeronaves tripuladas e interromper o voo sempre que o mesmo possa constituir um risco para outras aeronaves, pessoas, animais, para o ambiente ou bens;

c) Deve obedecer às limitações operacionais das áreas geográficas;

d) Deve cumprir os procedimentos do operador;

e) Não deve voar perto de ou dentro de áreas em que esteja em curso uma operação de salvamento, a não ser com permissão para o fazer dos serviços responsáveis de pronto-socorro;

f) Não deve desempenhar as suas funções debaixo da influência de substâncias psicoativas ou do álcool, nem quando não estiver apto devido a ferimentos, fadiga, medicação, doença ou outras causas;

g) Deve manter a aeronave não tripulada em VLOS e proceder a uma análise visual exaustiva do espaço aéreo que rodeia a aeronave não tripulada a fim de evitar qualquer risco de colisão com eventuais aeronaves tripuladas;

h) Deve interromper o voo se a operação constituir um risco para outras aeronaves, pessoas, animais, para o ambiente ou bens;

i) Deve obedecer às limitações operacionais das áreas geográficas;

j) Deve ter a capacidade de manter o controlo das UA, exceto no caso de uma ligação perdida ou de operação de uma aeronave não tripulada em voo livre;

k) Deve operar o UA em conformidade com as instruções técnicas do fabricante, incluindo quaisquer limitações aplicáveis; e

l) Deve cumprir os procedimentos do operador sempre que disponíveis.

### 4. Durante o voo, o piloto e o operador de UA não podem voar perto de ou dentro de áreas em

que esteja em curso uma operação de salvamento, exceto se for autorizado pela entidade competente.

5. O piloto de UA pode ser assistido por observadores das UA, a seu lado, que, através de observação visual destas últimas assistam o piloto na condução segura do voo, devendo haver uma comunicação clara e eficaz entre o piloto e o observador da UA.

6. O piloto de UA deve reduzir a distância horizontal de segurança até um mínimo de 5 (cinco) metros das pessoas não envolvidas quando opera uma aeronave não tripulada com uma função ativa de velocidade reduzida e após avaliação da situação com respeito a:

- i. Condições meteorológicas;
- ii. Desempenho da aeronave não tripulada; e
- iii. Segregação da área sobrevoada.

## CAPÍTULO V

### Levantamentos Aéreos

#### Artigo 20º

##### **Conceito de levantamento aéreo**

1. Para o efeito do disposto no presente regulamento se entende o levantamento aéreo como o processo de aquisição de dados, com recurso a qualquer tecnologia e materializada em qualquer suporte, para a obtenção de imagens da superfície terrestre, do espaço aéreo e marítimo de jurisdição e soberania nacionais, com ou sem transmissão realizada em voo, através de equipamento instalado ou transportado para essa finalidade a bordo de uma aeronave.

2. Incluem-se no levantamento aéreo, além de outras, as mais diversas atividades de recolha de imagens, som ou de outros dados, da superfície terrestre, com recurso a gravação e/ou transmissão, independentemente da sua natureza ou do suporte utilizado, através de equipamento instalado ou transportado em plataforma aérea.

#### Artigo 21º

##### **Execução de levantamentos aéreos**

O levantamento aéreo pode ser levado a cabo por todas as aeronaves com potencial para a execução das atividades referidas no artigo anterior, tripuladas e não tripuladas, podendo incluir balões, aeronaves brinquedos e outros equipamentos.

## Artigo 22º

### **Autorização de levantamentos aéreos**

1. A AAM é a entidade responsável pela regulação, inspeção e supervisão das atividades aeronáuticas militares como também das infraestruturas e materiais adstritas àquelas e pelo exercício da autoridade do Estado no espaço aéreo e marítimo de soberania e jurisdição nacional no âmbito militar.
2. A execução de levantamentos aéreos, captação de imagens, sobre o território nacional, através de UA, bem como a sua divulgação, carece de autorização da AAM, sem prejuízo da aplicação do regime jurídico do trabalho aéreo, que existir.
3. Todas as situações em que se pretendam obter imagens com recurso a uma aeronave, tripulada e não tripulada, é necessário requerer autorização à AAM, tenha essa recolha o intuito de divulgação ou não para o domínio público, sendo o exemplo mais comum a colocação em redes sociais.
4. Todos os trabalhos de levantamentos aéreos são objeto de comunicação prévia, apresentada por todas as entidades, quer oficiais (civis ou militares) quer privadas (pessoas singulares ou coletivas), nacionais ou estrangeiras, não devendo a execução ter lugar sem conhecimento da decisão que sobre a mesma comunicação prévia incidir.

## Artigo 23º

### **Autorização de levantamentos aéreos**

1. A concessão de autorização de fotografia e filmagem e a autorização de divulgação de fotografia e filmagem, é dirigida aos operadores de aeronaves, cujas solicitações foram encaminhadas à AAM.
2. A autorização emitida pela AAM não dispensa o requerente das obrigações decorrentes de outros regimes legais, os direitos de imagem de património cultural imóvel, os direitos consagrados no regime jurídico geral de proteção de dados pessoais das pessoas singulares, a utilização do espaço integrante do regime jurídico da Rede Nacional de Áreas Protegidas, áreas do domínio público marítimo.

## Artigo 24º

### **Limitações a levantamento aéreo**

1. As limitações de autorização de levantamento aéreo pode ter impacto no espaço aéreo, no tempo e/ou nos parâmetros de voo que o requerente pretende, podendo, em última instância,

traduzir-se em indeferimento do pedido.

2. As limitações no espaço aéreo, e, por conseguinte, no espaço terrestre em que o operador se vai deslocar para efetuar o controlo do UA, considera o seguinte:

- a) A coordenada geográfica central e o raio definem a área circular sobre o terreno em que será executada a operação de voo;
- b) Se um requerente pretender um raio superior a 9000 metros, deverá considerar, definir uma área poligonal ou uma rota;
- c) A AAM poderá limitar o raio de modo consentâneo com a atividade que o requerente pretende efetuar em função da avaliação de risco;
- d) O requerente deve considerar, ainda em alternativa, definir tantas áreas circulares quantas as necessárias para a sua atividade;
- e) A área poligonal possibilita ao requerente maior flexibilidade para definir a sua área de operação, em particular quando próximo de áreas sob jurisdição militar; e
- f) O requerente deverá limitar tanto quanto possível a área de território abrangido para que a avaliação de risco pela AAM não invalide a emissão de autorizações, podendo, se for o caso, definir até duas áreas para a sua atividade.

3. A limitação no tempo prende-se com a vigência das autorizações, que para as UA tem uma amplitude máxima de trinta dias, mas que poderá ser reduzida em relação à pretensão do requerente face ao tipo de espaço aéreo, em particular se estiver sob jurisdição militar.

4. Atendendo ao disposto no número anterior, caso o(s) dia(s), ou período(s), horário(s), pretendido(s) coincida(m), no todo ou em parte, com a execução de atividades militares em espaço aéreo sob jurisdição militar, poderá o pedido ser reduzido em tempo, ou mesmo indeferido, procedendo-se sempre à conciliação prévia entre a AAM e o requerente.

5. A AAM pode impor limitações aos parâmetros de voo, em particular em relação à altura máxima autorizada se o espaço aéreo pretendido para a operação estiver sob jurisdição militar, não sendo também autorizados voos além da linha de vista (ou BVLOS, de "*Beyond Visual Line of Sight*") em espaço aéreo sob jurisdição militar.

## CAPÍTULO VI

### **Disposições finais**

#### Artigo 25º

#### **Supervisão**

1. É da competência da AAM, supervisão da execução do disposto no presente regulamento pelos proprietários, operadores, pilotos e demais pessoas e atribuição das matrículas aos UA, cuja intervenção e /ou operação se insere no âmbito da Defesa Nacional;
2. Para fins de demonstração da conformidade com o presente regulamento, o operador deve conceder, à AAM, o acesso a qualquer instalação, UA, documentação, registros, dados, procedimentos ou qualquer outro material relevante para as suas atividades, independentemente de a sua atividade ser contratada ou subcontratada a outra organização.

#### Artigo 26º

#### **Regime subsidiário**

Ao presente diploma aplicam-se subsidiariamente, com as devidas adaptações e por esta ordem:

- a) O Regulamento n.º 01/2025, de 05 de agosto, e demais regulamentos da AAM aplicáveis;
- b) Os regulamentos da aeronáutica civil aplicáveis.

#### Artigo 27º

#### **Entrada em vigor**

O presente Regulamento entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Autoridade Aeronáutica Militar, na Praia, aos 03 de junho de 2026. — A Diretora, Tenente-coronel (Grad.) *Teresa Sofia Brito Lima Soares*.

**MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL**  
Direção Geral do Planeamento, Orçamento e Gestão

**Regulamento n.º 10/2026**

**Sumário:** O presente Regulamento estabelece as condições e os requisitos para a certificação de aeroportos e aeródromos civis nacionais para a realização de operações militares, em regime de uso partilhado civil-militar.

**Nota Justificativa**

O presente Projeto de Regulamento para a Certificação de Aeroportos Civis para Operações Militares surge no contexto da crescente complexidade do ambiente operacional aeronáutico e da necessidade de reforçar a interoperabilidade entre os setores civil e militar em Cabo Verde.

A evolução do contexto estratégico internacional, marcada por novas ameaças à segurança e pela intensificação da cooperação entre Estados, tem vindo a acentuar a importância do uso eficiente e coordenado das infraestruturas aeroportuárias. Neste quadro, os aeroportos civis assumem um papel determinante enquanto ativos estratégicos suscetíveis de utilização em operações militares, designadamente em emergências, missões de defesa, apoio humanitário e operações conjuntas ou combinadas.

A Organização da Aviação Civil Internacional, no âmbito da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, estabelece no seu artigo 3º a distinção entre aeronaves civis e aeronaves de Estado, excluindo estas últimas do âmbito direto de aplicação das normas internacionais. Contudo, impõe simultaneamente aos Estados a obrigação de assegurar que as operações de aeronaves de Estado sejam conduzidas com a devida consideração pela segurança da navegação aérea civil.

Neste contexto, embora a aviação militar beneficie de autonomia normativa, torna-se essencial garantir a compatibilidade e a coordenação com o sistema da aviação civil, especialmente quando se trate da utilização de infraestruturas partilhadas. Tal exigência impõe a criação de um quadro regulamentar que assegure elevados padrões de segurança operacional (*safety*) e de proteção contra atos ilícitos (*security*), em conformidade com as normas e práticas recomendadas internacionalmente.

No plano interno, a criação da Autoridade Aeronáutica Militar, ao abrigo do Decreto-Lei n.º 16/2025, de 4 de junho, veio reforçar a necessidade de regulamentação específica das atividades aeronáuticas militares, incluindo a certificação de infraestruturas utilizadas em operações militares. Neste âmbito, compete à referida autoridade definir os requisitos técnicos e operacionais aplicáveis à certificação de aeroportos e aeródromos para uso militar.

Não obstante a relevância desta matéria, verifica-se a inexistência de um regime jurídico específico que discipline, de forma sistemática, a certificação de aeroportos civis para operações militares em regime de uso dual, quer permanente quer temporário.

Assim, o presente Regulamento visa estabelecer um quadro normativo claro, coerente e rigoroso que defina os requisitos técnicos e operacionais para a certificação de aeroportos civis para operações militares, os procedimentos administrativos aplicáveis, as condições de segurança e coordenação civil-militar, os mecanismos de fiscalização, limitação, suspensão e revogação da certificação.

Adicionalmente, o Regulamento consagra a possibilidade de celebração de acordos de uso partilhado, promovendo uma gestão eficiente das infraestruturas e a clarificação das responsabilidades entre as entidades envolvidas.

Em suma, o presente instrumento normativo constitui um passo essencial para o reforço da segurança do espaço aéreo nacional, para a otimização dos recursos disponíveis e para a consolidação de um modelo integrado de gestão aeroportuária, em linha com as melhores práticas internacionais e com a salvaguarda do interesse público.

### *Autoridade Aeronáutica Militar*

---

## **Regulamento n.º 10/2026**

### **Certificação de Aeroportos Civis para Operações Militares**

A utilização de aeroportos civis para operações militares traduz uma realidade cada vez mais relevante no contexto contemporâneo, exigindo a definição de mecanismos normativos que assegurem a compatibilidade entre as exigências específicas da aviação militar e os princípios estruturantes da aviação civil.

Nos termos do artigo 3º da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, as aeronaves de Estado, incluindo as utilizadas em serviços militares, encontram-se excluídas do âmbito direto de aplicação das normas internacionais da aviação civil. Todavia, os Estados estão obrigados a garantir que tais aeronaves operem com a devida consideração pela segurança da navegação aérea civil.

Neste sentido, a certificação de aeroportos civis para operações militares constitui um instrumento essencial para assegurar que a utilização dessas infraestruturas decorra em condições de segurança, eficiência e coordenação institucional, mitigando riscos operacionais e assegurando a proteção de pessoas, bens e do espaço aéreo.

O presente Regulamento estabelece, assim, as condições e requisitos para a certificação de aeroportos e aeródromos civis para operações militares, em regime de uso partilhado, definindo as responsabilidades das entidades envolvidas e os princípios orientadores aplicáveis.

Ao abrigo das competências atribuídas à Autoridade Aeronáutica Militar e nos termos das alíneas a) e b) do artigo 11º do Decreto-Lei n.º 16/2025, de 04 junho, é aprovado o Regulamento de Certificação de Aeroportos Cíveis para Operações Militares, em regime de uso partilhado civil-militar que se rege pelas seguintes disposições:

## CAPÍTULO I

### DISPOSIÇÕES GERAIS

#### Artigo 1º

##### **Objeto**

O presente Regulamento estabelece as condições e os requisitos para a certificação de aeroportos e aeródromos civis nacionais para a realização de operações militares, em regime de uso partilhado civil-militar.

#### Artigo 2º

##### **Âmbito**

O presente Regulamento se aplica aos operadores de aeroportos e aeródromos civis nacionais, tendo em conta que se aplica a operadores civis bem como às pessoas e organizações envolvidas nos processos de certificação e na condução de operações militares em infraestruturas civis, na certificação e operações de aeroportos e aeródromos referidos no artigo anterior.

#### Artigo 3º

##### **Definições**

Para efeitos do disposto no presente Regulamento entende-se por:

- a) «Aeroporto», aeródromo público dotado de edificações, instalações e equipamentos destinados ao apoio às operações de aeronaves, incluindo o embarque e desembarque de pessoas e cargas provenientes do exterior ou com destino ao exterior;
- b) «Aeródromo», área definida em terra ou na água, incluindo edifícios, instalações e equipamentos, destinada a ser utilizada, no todo ou em parte, para a chegada, partida e movimento de aeronaves, como tal habilitada pelas autoridades competentes;
- c) «Aeródromo certificado», aeródromo cujo operador é titular de um certificado de aeródromo válido;
- d) «Área de trabalho», parte de um aeródromo onde se encontram em curso obras de

construção, modificação ou manutenção;

e) «Centro de coordenação de emergências», área designada para apoio e coordenação de operações de emergência;

f) «Certificado de aeródromo», documento emitido pela autoridade aeronáutica militar que habilita o operador a explorar um aeródromo para operações militares;

g) «Colisão com vida animal», colisão entre uma aeronave e aves ou outros animais;

h) «Heliporto», aeródromo ou área definida, situada no solo ou sobre estrutura, destinada a ser utilizada, total ou parcialmente, para a chegada, partida e movimento de superfície de helicópteros;

i) «Manual do aeródromo», documento que contém a informação relativa à localização, instalações, serviços, equipamentos, organização, procedimentos operacionais e de segurança, bem como os direitos e deveres do operador do aeródromo;

j) «Obra», intervenção que implique alteração das características físicas do aeródromo, incluindo construção, modificação ou manutenção;

k) «Obstáculo», qualquer objeto, permanente ou temporário, fixo ou móvel, ou parte dele, localizado numa área destinada à movimentação de aeronaves no solo, ou que se projete acima das superfícies de proteção do espaço aéreo, podendo afetar a segurança ou regularidade das operações aéreas;

l) «Ocorrência», evento relacionado com a segurança operacional que afete ou possa afetar a segurança das operações, incluindo acidentes e incidentes;

m) «Perigo de vida animal», potencial para ocorrência de colisão entre aeronaves e aves ou outros animais nas imediações de um aeródromo;

n) «Salvamento», conjunto de ações destinadas à evacuação de pessoas de uma aeronave envolvida em acidente ou incidente, incluindo a extinção de incêndio e, quando possível, o acesso ao interior da aeronave;

o) «Segurança», estado em que o risco de danos a pessoas ou bens é reduzido e mantido a um nível aceitável, através de um processo contínuo de identificação e gestão de riscos;

p) «Serviço de gestão da plataforma», serviço destinado a regular as atividades e a circulação de aeronaves e veículos na plataforma;

q) «Sinalização», conjunto de símbolos ou marcas colocadas na superfície da área de movimento com o objetivo de transmitir informações aeronáuticas;

- r) «Sistema de gestão da segurança operacional», conjunto de elementos organizacionais, responsabilidades, procedimentos e processos estabelecidos pelo operador do aeródromo para garantir a gestão eficaz da segurança operacional;
- s) «Superfície de limitação de obstáculos», conjunto de superfícies imaginárias que definem o volume de espaço aéreo em torno de um aeródromo que deve permanecer livre de obstáculos, de modo a assegurar a segurança das operações aéreas.

## CAPÍTULO II

### PROCESSO DE CERTIFICAÇÃO

#### Artigo 4º

##### **Princípios Orientadores**

A certificação para uso dual observa os seguintes princípios:

- a) Primado da segurança operacional (*safety*);
- b) Garantia da segurança contra atos ilícitos (*security*);
- c) Coordenação institucional entre autoridades civis e militares;
- d) Proteção do interesse público;
- e) Respeito pelas normas nacionais e internacionais aplicáveis.

#### Artigo 5º

##### **Requisito geral de certificação**

1. A realização de operações militares em aeroportos ou aeródromos civis depende de certificação prévia emitida pela AAM.
2. A certificação depende da demonstração do cumprimento integral dos requisitos previstos no presente Regulamento.
3. O pedido de certificação deve ser apresentado pelo operador do aeródromo ou pelo operador da aeronave.

#### Artigo 6º

##### **Requisitos técnicos e operacionais**

A certificação depende da verificação cumulativa dos seguintes requisitos:

- a) Adequação das infraestruturas às operações militares;
- b) Disponibilidade de áreas operacionais específicas;
- c) Existência de Plano de Segurança adaptado;
- d) Existência de Plano de Emergência com cenários militares;
- e) Avaliação de risco e estudo de impacto operacional; e
- f) Implementação de Sistema de Gestão da Segurança Operacional.

#### Artigo 7º

#### **Isenções**

A AAM pode conceder isenções, a título excepcional e devidamente fundamentado, desde que não seja comprometido o nível de segurança exigido.

#### Artigo 8º

#### **Pedido de certificado de aeródromo**

1. O pedido é apresentado à AAM mediante formulário próprio.
2. O pedido deve ser instruído com os seguintes elementos:
  - a) Declaração de conformidade;
  - b) Manual do aeródromo atualizado;
  - c) Programa de formação do pessoal;
  - d) Programa de segurança;
  - e) Documento comprovativo de titularidade; e
  - f) Evidência da implementação do SMS.

#### Artigo 9º

#### **Instrução e avaliação**

1. A AAM procede à análise documental, inspeções técnicas e auditorias.
2. Podem ser solicitados elementos adicionais sempre que necessário.

## Artigo 10º

### **Decisão**

1. A decisão é proferida pela AAM.
2. A certificação pode ser concedida com ou sem restrições.

## Artigo 11º

### **Conclusão do processo**

O operador de aeroporto ou aeródromo deve notificar a AAM, por escrito, sobre a conclusão de construção, modificação, ativação ou desativação de aeroporto ou aeródromo, proporcionando o início do processo de certificação ou de alteração da certificação, para fins de operações militares, conforme couber.

## Artigo 12º

### **Desativação de um aeródromo**

1. O operador de aeroporto ou aeródromo deve notificar a AAM, por escrito, sobre a desativação do mesmo.
2. A desativação de aeroporto ou aeródromo tem como efeito a revogação do certificado de aeroporto ou aeródromo, emitido para fins de operações militares.

## Artigo 13º

### **Certificado**

1. O certificado de aeroporto ou aeródromo, cujo modelo é aprovado pela AAM, enquanto entidade responsável pela certificação de aeroporto ou aeródromo para fins de operações militares deve conter:
  - a) O número do certificado;
  - b) O nome do aeroporto ou aeródromo;
  - c) As coordenadas geográficas do aeroporto ou aeródromo no sistema WGS 84;
  - d) O nome e sede do titular do certificado;
  - e) Categoria de aeroporto ou aeródromo;
  - f) Especificações técnicas, condições operacionais e outros requisitos considerados

necessários;

g) A data de emissão e período de validade do certificado; e

h) A assinatura da Diretora da AAM.

#### Artigo 14º

### **Disponibilidade**

O certificado deve estar disponível para inspeção da AAM e em local acessível ao público, onde possa ser verificado sem qualquer obstáculo.

#### Artigo 15º

### **Restrição**

A AAM pode, ao emitir um certificado, impor restrições, limitações ou proibições no que concerne à realização de operações militares.

#### Artigo 16º

### **Acordo de Uso Partilhado**

1. Além do disposto no presente Regulamento, a realização de operações militares em aeroportos e aeródromos civis nacionais pode ser formalizado através da celebração de acordo de uso partilhado entre o operador aeroportuário e entidade responsável pela operação de aeronaves militares.

2. O acordo referido no número anterior pode, de entre outros, prever:

a) Responsabilidades;

b) Partilha de custos;

c) Gestão de infraestruturas;

d) Responsabilidade civil; e

e) Coordenação operacional.

#### Artigo 17º

### **Modalidades de Certificação**

A certificação de aeroporto ou aeródromo para fins de operações militares pode ser:

- a) Permanente, quando o aeroporto ou aeródromo adote regime estruturado de uso dual; e
- b) Temporária, para operações militares específicos ou de carácter excepcional.

#### Artigo 18º

#### **Fiscalização**

Compete à AAM, em coordenação com as entidades competentes, fiscalizar o cumprimento do presente Regulamento.

#### Artigo 19º

#### **Suspensão ou Revogação**

A certificação pode ser suspensa ou revogada sempre que se verifique:

- a) Violação grave das normas de segurança;
- b) Incumprimento das condições estabelecidas;
- c) Alteração substancial das circunstâncias que fundamentaram a certificação.

### CAPÍTULO XII

#### **DISPOSIÇÕES FINAIS**

#### Artigo 20º

#### **Entrada em vigor**

O presente Regulamento entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Autoridade Aeronáutica Militar, na Praia, aos 28 de maio de 2026. — A Diretora, Tenente-coronel (Grad.) *Teresa Sofia Brito Lima Soares*

**MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL**  
Direção Geral do Planejamento, Orçamento e Gestão

**Regulamento n.º 11/2026**

**Sumário:** Estabelece os requisitos para a certificação médica de pessoal aeronáutico militar e procedimentos para a emissão, revalidação e renovação de Certificado Médico Aeronáutico Militar Aeronáutico Militar.

**PROJETO DO REGULAMENTO DE REQUISITOS PARA A CERTIFICAÇÃO  
MÉDICA DE PESSOAL AERONÁUTICO MILITAR**

**Nota Justificativa**

O presente Projeto do Regulamento de Requisitos para a Certificação Médica de Pessoal Aeronáutico Militar surge no contexto da necessidade de densificação normativa do setor aeronáutico militar em Cabo Verde, em especial no que respeita à garantia de elevados padrões de segurança operacional e de aptidão psicofísica do pessoal aeronáutico militar.

A Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago a 7 de dezembro de 1944, da qual Cabo Verde é Estado Parte desde 19 de agosto de 1976, estabelece, no seu artigo 3º, a exclusão das aeronaves de Estado, incluindo as aeronaves utilizadas em serviços militares, aduaneiros e policiais, do seu âmbito direto de aplicação. Todavia, a mesma Convenção impõe aos Estados o dever de assegurar que a operação dessas aeronaves seja conduzida com a devida consideração pela segurança da navegação aérea civil.

Neste quadro, e não obstante a autonomia normativa no domínio da aviação militar, impõe-se que os Estados adotem soluções regulatórias que, sempre que possível, se alinhem com as normas e práticas recomendadas pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), nos termos do artigo 37º da referida Convenção, promovendo um elevado grau de uniformidade normativa e contribuindo para a segurança global do espaço aéreo.

No plano interno, o Decreto-Lei n.º 16/2025, de 4 de junho, que cria a Autoridade Aeronáutica Militar (AAM), atribui a esta entidade competências de regulação, supervisão e inspeção das atividades aeronáuticas militares, bem como o exercício da autoridade do Estado no espaço aéreo sob jurisdição nacional, no domínio militar. Nos termos das alíneas a) e b) do artigo 11.º do referido diploma, compete à AAM definir, mediante regulamento, os requisitos técnicos aplicáveis ao licenciamento, certificação e qualificação do pessoal aeronáutico militar, incluindo os requisitos de natureza médica.

Não obstante a relevância crítica da certificação médica no contexto da segurança da aviação, verifica-se a inexistência, no ordenamento jurídico cabo-verdiano, de um regime específico e sistematizado que regule os requisitos de aptidão médica do pessoal aeronáutico militar, bem como os procedimentos de emissão, revalidação, renovação, limitação, suspensão e revogação

dos respetivos certificados médicos.

Acresce que o desenvolvimento e a consolidação da aviação militar nacional, associados à complexidade técnica das operações aéreas e à natureza exigente das funções desempenhadas pelo pessoal aeronáutico militar, tornam imperiosa a definição de um quadro normativo claro, rigoroso e atualizado, capaz de assegurar que apenas indivíduos com comprovada aptidão física e mental possam exercer funções críticas para a segurança de voo.

Neste contexto, o presente Regulamento visa estabelecer os requisitos médicos aplicáveis ao pessoal aeronáutico militar, bem como a classificação dos certificados médicos nas Classes 1, 2 e 3, em função das respetivas licenças e funções, definindo ainda os procedimentos de emissão, revalidação, renovação e reemissão, o regime de certificação e supervisão das entidades de medicina aeronáutica, as obrigações dos titulares quanto à manutenção da aptidão médica e os mecanismos de limitação, suspensão e revogação dos certificados, incorporando, por fim, uma abordagem preventiva de gestão da segurança operacional baseada na identificação e mitigação de riscos médicos.

Por outro lado, a natureza eminentemente técnica da certificação médica aeronáutica justifica a previsão de instrumentos regulamentares complementares, a aprovar pela AAM, que permitam a adaptação contínua dos procedimentos e critérios às evoluções científicas, médicas e tecnológicas do setor.

Em suma, o Projeto do Regulamento de Requisitos para a Certificação Médica de Pessoal Aeronáutico Militar constitui um instrumento essencial para o reforço da segurança da aviação militar em Cabo Verde, garantindo a conformidade com os padrões internacionais, a proteção da vida humana e a salvaguarda do interesse público no domínio da defesa e segurança do Estado.

### *Autoridade Aeronáutica Militar*

---

### **Regulamento n.º 11/2026**

## **REQUISITOS PARA A CERTIFICAÇÃO MÉDICA DE PESSOAL AERONÁUTICO MILITAR**

A Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago a 7 de dezembro de 1944, da qual a República de Cabo Verde é Estado Parte desde 19 de agosto de 1976, estabelece, no seu artigo 3.º, que as aeronaves de Estado, designadamente as utilizadas em serviços militares, se encontram excluídas do seu âmbito de aplicação. Não obstante, impõe aos Estados o dever de assegurar que a operação dessas aeronaves seja conduzida com a devida consideração pela segurança da navegação aérea civil.

Por seu turno, o artigo 37.º da referida Convenção determina que os Estados devem adotar, com o maior grau possível de uniformidade, as normas e práticas recomendadas pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), promovendo a harmonização internacional e o reforço da segurança da aviação.

No plano interno, o Decreto-Lei n.º 16/2025, de 4 de junho, que cria a Autoridade Aeronáutica Militar (AAM), atribui a esta entidade competências de regulação, supervisão e fiscalização das atividades aeronáuticas militares, bem como a responsabilidade de definir, mediante regulamento, os requisitos técnicos aplicáveis ao licenciamento, certificação e qualificação do pessoal aeronáutico militar, incluindo os requisitos de certificação médica.

Considerando que a certificação médica do pessoal aeronáutico constitui um elemento essencial para a garantia da segurança operacional, assegurando que os titulares de licenças possuem a aptidão física e mental necessária ao exercício das suas funções, revela-se imperioso estabelecer um regime jurídico específico, sistemático e tecnicamente adequado nesta matéria.

Atendendo à inexistência, no ordenamento jurídico cabo-verdiano, de um instrumento normativo que regule de forma integrada os requisitos para a certificação médica do pessoal aeronáutico militar, bem como os procedimentos aplicáveis à emissão, revalidação, renovação, limitação, suspensão e revogação dos respetivos certificados médicos, impõe-se colmatar essa lacuna normativa.

O presente Regulamento estabelece, assim, os requisitos médicos aplicáveis às diferentes categorias de pessoal aeronáutico militar, define a classificação dos certificados médicos em função do grau de exigência associado às respetivas funções e regula os procedimentos de certificação, em conformidade com os princípios e orientações internacionais, designadamente os constantes do Manual de Medicina Aeronáutica da OACI.

Adicionalmente, procede-se à definição do regime aplicável às entidades e profissionais de medicina aeronáutica, incluindo os Centros de Medicina Aeronáutica e os Médicos Examinadores de Aviação, bem como às obrigações dos titulares de licenças no que respeita à manutenção da sua aptidão médica, assegurando-se um sistema eficaz, credível e orientado para a prevenção de riscos.

O Regulamento integra, igualmente, princípios de gestão da segurança operacional, promovendo uma abordagem baseada na identificação, avaliação e mitigação de riscos médicos suscetíveis de afetar a segurança de voo, em consonância com as melhores práticas internacionais.

O presente Regulamento foi objeto de audição dos interessados, nos termos do artigo 94.º do Código do Procedimento Administrativo, aprovado pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2023, de 2 de outubro.

Assim, a AAM, ao abrigo do disposto nas alíneas a) e b) do artigo 11º do Decreto-Lei n.º 16/2025, de 04 junho, aprova o presente Regulamento que se rege pelas seguintes disposições:

## CAPÍTULO I

### DISPOSIÇÕES GERAIS

#### Artigo 1º

##### **Objeto**

1. O presente Regulamento estabelece os requisitos para a certificação médica de pessoal aeronáutico militar, bem como os procedimentos para a emissão, revalidação e renovação de certificados médicos aeronáutico militar.
2. Este Regulamento estabelece ainda os requisitos para a designação dos médicos examinadores de aviação e certificação dos centros de medicina aeronáutica militar.

#### Artigo 2º

##### **Âmbito**

1. Este Regulamento aplica-se a todos os titulares de licenças emitidas pelo Estado de Cabo Verde para os quais é requerido um Certificado Médico Aeronáutico Militar para a validade da licença.
2. Este Regulamento também é aplicável a todos os prestadores de avaliações médicas, conclusão médica acreditada e avaliações especiais para competência.
3. A materialização do disposto no presente Regulamento, observa, com as necessárias adaptações, o disposto no Manual de Medicina Aeronáutica Civil, Documento 8984 da OACI, nas partes respetivas, devendo a interpretação e integração ser de acordo com as orientações dimanadas do mesmo.

#### Artigo 3º

##### **Definições**

Para efeitos do disposto no presente Regulamento entende-se por:

- a) «Conclusão médica acreditada», a conclusão aceitável à AAM a que chegam um ou mais médicos especialistas para os fins do caso em presença, em consultação com especialistas de operações de voo ou outros especialistas, conforme for necessário;
- b) «Limitação», uma condição inscrita no Certificado Médico Aeronáutico Militar e que

deve ser cumprida no exercício dos privilégios da licença ou dos certificados;

c) «Renovação de Certificado Médico Aeronáutico Militar», ato administrativo levado a cabo depois de um Certificado Médico Aeronáutico Militar caducar que renova os privilégios do certificado por um período seguinte especificado, mediante a satisfação de requisitos estabelecidos;

d) «Revalidação de Certificado Médico Aeronáutico Militar e designação», ato administrativo levado a cabo dentro do período de validade de um Certificado Médico Aeronáutico Militar ou de uma designação que permite que o titular continue a exercer os privilégios de um certificado ou designação por um período seguinte especificado, mediante a satisfação de requisitos estabelecidos;

e) «Substâncias psicoativas», álcool, opióides, canabinóides, sedativos e hipnóticos, cocaína, outros psico-estimulantes, alucinogénios, e solventes voláteis, donde o café e o tabaco estão excluídos;

f) «Uso problemático de substâncias», o uso de uma ou mais substâncias psicoativas por parte do pessoal de aviação de uma forma que:

i. Constitua um prejuízo direto para o utilizador ou ponha em perigo as vidas, saúde ou bem-estar de outros; ou

ii. Cause ou piore um problema ou distúrbio ocupacional, social, mental ou físico;

g) «Validação», ação levada a cabo por Cabo Verde como uma alternativa a emitir o seu próprio Certificado Médico Aeronáutico Militar, ao aceitar o Certificado Médico Aeronáutico Militar emitido por outro Estado Contratante como equivalente ao seu próprio certificado para uso em aeronaves registados em Cabo Verde.

#### Artigo 4º

#### Abreviaturas

No âmbito deste Regulamento, as seguintes abreviaturas têm os seguintes significados:

a) «AAM», Autoridade Aeronáutica Militar;

b) «AeMC», Centro de Medicina Aeronáutica Militar;

c) «AME», Médico Examinador de Aviação;

d) «OACI», Organização da Aviação Civil Internacional.

## CAPÍTULO II

### **DISPOSIÇÕES MÉDICAS PARA O LICENCIAMENTO DO PESSOAL**

#### Artigo 5º

##### **Implementação de princípios básicos de gestão de segurança operacional**

1. A AAM assegura a implementação dos princípios básicos de gestão de segurança operacional no processo de avaliação médica dos titulares de licença ou certificados, que incluem como mínimos:

- a) Análise de rotina de ocorrências médicas em voo e constatações durante as avaliações médicas para identificar áreas de risco aumentado;
- b) Reavaliação contínua do processo de avaliação médica para concentrar nas áreas identificadas como sendo de risco médico aumentado.

2. O operador implementa de forma adequada ao contexto da aviação, a promoção da saúde dos titulares de licenças e certificados sujeitos a avaliação médica com a finalidade de reduzir riscos médicos para a segurança de voo.

#### Artigo 6º

##### **Obrigações do pessoal aeronáutico sujeito a certificação médica**

1. Os titulares de licenças ou certificados não devem exercer os privilégios da sua licença e das qualificações ou certificados conexos sempre que:

- a) Tenham conhecimento de qualquer diminuição da sua aptidão médica que os possa incapacitar para exercerem em segurança esses privilégios;
- b) Tomem ou utilizem medicamentos, prescritos ou não pelo médico, que sejam suscetíveis de interferir no exercício seguro dos privilégios da licença aplicável;
- c) Recebam um tratamento médico, cirúrgico ou outro que possa interferir na segurança do voo.

2. Além disso, os titulares de licenças ou certificados devem consultar, sem demora, um especialista em medicina aeronáutica sempre que:

- a) Tenham sido submetidos a uma operação cirúrgica ou a um procedimento invasivo;
- b) Tenham começado a utilizar regularmente medicamentos;

- c) Tenham sofrido uma lesão física significativa que os incapacite para funcionarem como membro da tripulação de voo, membro de tripulação de cabina e controlador de tráfego aéreo;
- d) Padeçam de uma doença grave que os incapacite para funcionarem como membro da tripulação de voo, membro de tripulação de cabina e controlador de tráfego aéreo;
- e) Estejam grávidas;
- f) Tenham sido internados num hospital ou numa clínica médica;
- g) Comecem a precisar de lentes corretivas;

3. Sem prejuízo do estabelecido no número anterior, a AAM pode, sempre que julgue necessário, determinar a necessidade de realização de avaliação médica ou testes para a deteção de substâncias psicoativas para assegurar a continuidade do cumprimento dos requisitos previstos no presente Regulamento.

4. Nos termos do disposto no número anterior, a recusa ou a não comparência, de forma reiterada ou sem que tenha apresentado qualquer justificação, constitui motivo suficiente para a AAM suspender o Certificado Médico Aeronáutico Militar até a confirmação dos resultados da avaliação médica ou até expiração do Certificado Médico Aeronáutico Militar, consoante o que ocorrer primeiro.

5. O operador deve comunicar à AAM quaisquer ocorrências relativas à saúde que levem à respetiva incapacitação durante o voo, devendo a comunicação ter lugar no mais curto período possível, nos termos da regulamentação própria.

6. A obrigação referida no número anterior é aplicável aos controladores de tráfego aéreo quando leve a incapacitação para o exercício das funções no local do trabalho.

## Artigo 7º

### **Obrigações dos AeMC e AME**

1. Ao realizarem avaliações ou exames médicos, os AeMC e AME devem:

- a) Certificar-se de que é possível comunicar com a pessoa em causa sem barreiras linguísticas;
- b) Esclarecer a pessoa acerca das consequências da prestação de informações incompletas, inexatas ou falsas sobre a sua história clínica.

2. Depois de concluírem os exames e avaliações de medicina aeronáutica, os AeMC e AME,

devem:

- a) Considerar a pessoa apta ou não apta, ou remetê-la para a AAM ou chefe de um AeMC ou AME, consoante o caso;
- b) Informar a pessoa de qualquer limitação que possa restringir a instrução de voo, os privilégios da licença ou o certificado de membro de tripulação de cabina, consoante for aplicável;
- c) Se a pessoa for considerada não apta após a avaliação, informá-la do seu direito a uma segunda avaliação ou de recurso; e
- d) No caso dos requerentes de um Certificado Médico Aeronáutico Militar, enviar sem demora um relatório completo assinado, que inclua o resultado da avaliação e uma cópia do Certificado Médico Aeronáutico Militar, à autoridade de licenciamento.

3. Qualquer declaração falsa fornecida a um AME pelo candidato a uma licença ou qualificação deve ser comunicada à AAM para a ação que for considerada apropriada.

4. Os AeMC e AME devem conservar registos pormenorizados dos exames e avaliações médicos realizados em conformidade com o presente Regulamento e dos seus resultados, em conformidade com a legislação nacional.

5. Quando solicitados para funções de certificação médica ou fiscalização, os AeMC e AME devem apresentar ao avaliador médico da AAM, caso lhes sejam pedidos, todos os registos e relatórios aeromédicos, e quaisquer outras informações pertinentes.

#### Artigo 8º

#### **Segredo médico**

1. Todas as pessoas envolvidas no exame, avaliação e certificação médica devem garantir que o segredo médico seja sempre respeitado.
2. Todos os relatórios e registos médicos devem ser conservados de forma segura com acessibilidade restrita ao pessoal autorizado.
3. Quando justificado por considerações operacionais, o médico avaliador deve determinar até que ponto a informação médica pertinente é apresentada à AAM.

### CAPÍTULO III

## CERTIFICAÇÃO MÉDICA AERONÁUTICA MILITAR

### Artigo 9º

#### **Certificados médicos aeronáuticos militares**

1. Os candidatos a uma licença de tripulação de voo, certificado de membro de tripulação de cabina e licença de controlador de tráfego aéreo devem possuir um Certificado Médico Aeronáutico Militar emitido em conformidade com o presente Regulamento.
2. Os membros da tripulação de voo, membros da tripulação de cabina ou controladores de tráfego aéreo não devem exercer os privilégios da sua licença se não possuírem um Certificado Médico Aeronáutico Militar válido adequado à licença.
3. A AAM pode emitir os seguintes certificados médicos aeronáuticos militares:
  - a) Certificado Médico Aeronáutico Militar de Classe 1 para as licenças LPII e LPIII;
  - b) Certificado Médico Aeronáutico Militar de Classe 2 para a licença LPI ou para o certificado de membro da tripulação de cabina;
  - c) Certificado Médico Aeronáutico Militar de Classe 3 para a licença de controlador de tráfego aéreo;
4. O Certificado Médico Aeronáutico Militar de Classe 1, 2 e 3 obedecem os moldes determinados pela AAM.
5. Um titular de uma licença não deve ser titular de mais do que um Certificado Médico Aeronáutico Militar emitido em conformidade com o presente Regulamento.
6. A AAM pode validar certificados médicos para os candidatos que detenham uma licença emitida por outro Estado Contratante.

### Artigo 10º

#### **Requerimento de um Certificado Médico Aeronáutico Militar**

1. Os requerimentos de certificados médicos aeronáuticos militares devem ser apresentados num formato determinado pela AAM.
2. Os requerentes de certificados médicos aeronáuticos militares devem fornecer ao AeMC ou AME, consoante o caso:

- a) Um documento de identificação válido;
- b) Uma declaração assinada:
  - i. Dos dados médicos respeitantes à sua história clínica, pessoal, familiar e genético;
  - ii. Dizendo se foram ou não previamente submetidos a um exame com vista à obtenção de um Certificado Médico Aeronáutico Militar e, em caso afirmativo, quem o realizou e qual o resultado;
  - iii. Dizendo se foram ou não considerados não aptos, ou se o seu Certificado Médico Aeronáutico Militar foi suspenso ou revogado.
- c) O Certificado Médico Aeronáutico Militar, em caso de revalidação ou renovação.

### Artigo 11º

#### **Emissão, revalidação, renovação e reemissão de certificados médicos**

1. Um Certificado Médico Aeronáutico Militar só deve ser emitido, revalidado ou renovado depois de completados os exames e avaliações médicos necessários e de o requerente ser considerado apto.
2. Para efeitos do disposto no parágrafo anterior o candidato a emissão, revalidação ou renovação de um Certificado Médico Aeronáutico Militar deve cumprir com os requisitos do Capítulo IV.
3. Se os requisitos médicos determinados neste Regulamento não forem cumpridos, o Certificado Médico Aeronáutico Militar apropriado não deve ser emitido, revalidado ou renovado, a não ser que as seguintes condições sejam satisfeitas:
  - a) Uma conclusão médica acreditada indica que em circunstâncias especiais a falha do candidato em cumprir com qualquer requisito, seja numérico ou outro, é tal que não é provável que o exercício dos privilégios da licença a que se candidata coloque em perigo a segurança do voo ou a atividade exercida;
  - b) Deu-se a devida consideração à aptidão, perícia e experiência relevante do candidato e às condições operacionais; e
  - c) A licença é endossada pela AAM com alguma limitação ou limitações quando o desempenho seguro das responsabilidades do titular da licença está dependente da conformidade com tal limitação ou limitações, conforme previstas nas limitações ao Certificado Médico Aeronáutico Militar, contantes das normas de implementação.
4. A emissão dos certificados médicos aeronáuticos militares de Classe 1, 2 e 3 cabe à AAM,

podendo ser delegada ao AME.

5. Para a revalidação ou renovação de um Certificado Médico Aeronáutico Militar deve ter-se em conta o seguinte:

- a) O nível de aptidão médica a ser atingido para a revalidação ou renovação de um Certificado Médico Aeronáutico Militar é o mesmo que para o certificado inicial, exceto quando for especificamente estipulado de outra forma;
- b) A revalidação do Certificado Médico Aeronáutico Militar de Classe 1, 2 e 3 pode ser delegada ao AME;
- c) A renovação de um Certificado Médico Aeronáutico Militar de Classe 1 é realizada pela AAM ou pode ser delegada ao AME;
- d) A renovação de um Certificado Médico Aeronáutico Militar de Classe 2 e 3 pode ser delegada ao AME.

6. A AAM pode reemitir um Certificado Médico Aeronáutico Militar se:

- a) Tiver identificado a necessidade de corrigir informações constantes do certificado;
- b) Ocorrer casos de extravio, perda.

#### Artigo 12º

#### **Conteúdos do Certificado Médico Aeronáutico Militar**

Os seguintes detalhes devem aparecer no Certificado Médico Aeronáutico Militar no alfabeto romano:

- a) I - Nome do Estado;
- b) II - Número da licença;
- c) III - Número do Certificado Médico Aeronáutico Militar;
- d) IV - Nome do titular por extenso;
- e) V - Data e local de nascimento;
- f) VI - Endereço do titular;
- g) VII - Nacionalidade do titular;
- h) VIII - Assinatura do titular;

- i) IX - Classe do Certificado Médico Aeronáutico Militar;
- j) X - Autoridade emissora;
- k) XI - Validade;
- l) XII - Limitações;
- m) XIII- Data de emissão e assinatura do Médico emissor;
- n) XIV - Carimbo do Médico emissor;
- o) XV - Datas dos exames médicos;
- p) XVI - Códigos referentes a limitações;
- q) XVII - Observações.

### Artigo 13º

#### **Validade, revalidação e renovação de certificados médicos**

1. A validade dos certificados médicos são de:

- a) 12 (doze) meses para a Classe 1 para a LPII e LPIII;
- b) 60 (sessenta) meses para a Classe 2 para as licenças LPI e certificados de membro de tripulação de cabina;
- c) 48 (quarenta e oito) meses para a Classe 3 para a licença de controlador de tráfego aéreo;

2. As exceções para o período de validade, que são as seguintes:

- a) Quando os titulares atingirem o seu 40º aniversário:
  - i. O intervalo especificado para a licença LPI, certificado de membro de tripulação de cabina e licença de controlador de tráfego aéreo deve ser reduzido para 24 (vinte e quatro) meses.
  - ii. Um Certificado Médico Aeronáutico Militar emitido antes do candidato completar os 40 anos de idade deve ter validade até este completar os 42 anos;
  - iii. O intervalo de 12 (doze) meses especificado para os titulares da LPII e LPIII que transportem passageiros em operações de mono-piloto deve ser reduzido para 6 (seis) meses;

iv. Quando os titulares atingirem o seu 50º aniversário, o intervalo de 24 (vinte e quatro) meses especificado para a LPI e a licença de controlador de tráfego aéreo deve ser reduzido para 12 (doze) meses;

b) Quando os titulares atingirem o seu 60º aniversário, o intervalo especificado para as licenças de piloto LPII e LPIII deve ser reduzido para seis meses:

i. Para a emissão inicial do Certificado Médico Aeronáutico Militar, o período de validade deve ter início na data em que o exame médico é realizado.

ii. O período de validade deve, relativamente ao último mês contado, incluir o dia que tem o mesmo número de calendário que a data do exame médico ou, se esse mês não tiver um dia com esse número, o último dia desse mês;

iii. O período de validade de um Certificado Médico Aeronáutico Militar pode ser estendido, à discrição da AAM, até 45 (quarenta e cinco) dias;

iv. O período de validade de um Certificado Médico Aeronáutico Militar pode ser reduzido quando clinicamente indicado.

3. Revalidação - os exames ou avaliações para a revalidação de um Certificado Médico Aeronáutico Militar podem ser efetuados até 45 (quarenta e cinco) dias antes da sua data de expiração.

4. Renovação - se o titular de um Certificado Médico Aeronáutico Militar não cumprir o disposto no número anterior, é necessário um exame ou uma avaliação para a renovação, atendendo às seguintes condições, no caso dos certificados médicos de Classe 1, de Classe 2 e de Classe 3:

a) Se o Certificado Médico Aeronáutico Militar tiver expirado há mais de 2 (dois) anos, o AeMC ou o AME só deve realizar o exame de renovação depois de avaliar os registos aeromédicos do requerente;

b) Se o Certificado Médico Aeronáutico Militar tiver expirado há mais de 5 (cinco) anos, são aplicáveis os requisitos de exame para a emissão inicial e a avaliação é baseada nos requisitos para a emissão.

#### Artigo 14º

##### **Validação de Certificado Médico Aeronáutico Militar estrangeiro**

1. A AAM pode validar um Certificado Médico Aeronáutico Militar estrangeiro, caso o candidato cumpra o disposto no presente Regulamento.

2. Para que um Certificado Médico Aeronáutico Militar estrangeiro seja validado é necessário

que estejam reunidas as seguintes condições:

- a) O preenchimento de um formulário sobre validação de Certificado Médico Aeronáutico Militar, nos moldes determinados pela AAM;
  - b) O preenchimento de um formulário determinado pela AAM para o preenchimento de informações sobre os antecedentes clínicos e com o termo de responsabilidade;
  - c) Que o Certificado Médico Aeronáutico Militar objeto de validação seja emitido pela autoridade aeronáutica de um Estado Membro da OACI;
  - d) Que o candidato faculte à AAM cópia de Certificado Médico Aeronáutico Militar, tendo o Certificado Médico Aeronáutico Militar de estar válido;
  - e) Que o Certificado Médico Aeronáutico Militar a validar esteja válido;
  - f) Que o certificado a validar esteja em português, podendo a AAM admitir que esteja em inglês, ou ainda, estando em outra língua distinta, o candidato deve apresentar também a tradução oficial do Certificado Médico Aeronáutico Militar;
  - g) Que os requisitos médicos previstos para o certificado a validar no Estado emissor do certificado não sejam inferiores aos de Cabo Verde;
  - h) Que o Estado emissor certifique, a pedido da AAM, a autenticidade do Certificado Médico Aeronáutico Militar, designadamente, a validade, classe e limitações, caso aplicável.
3. O certificado validado mantém as mesmas limitações ou observações que o Certificado Médico Aeronáutico Militar emitido pelo Estado emissor;
  4. O Certificado Médico Aeronáutico Militar só pode ser validado por uma única vez e tem a validade de 1 (um) ano, não sendo o prazo prorrogável.
  5. Para efeitos de validação de Certificado Médico Aeronáutico Militar estrangeiro é emitida ao candidato uma declaração, nos moldes determinados pela AAM.

#### Artigo 15º

#### **Limitação, suspensão e revogação de certificados médicos**

1. A AAM pode por razões justificadas e notificadas ao candidato limitar um Certificado Médico Aeronáutico Militar.
2. A AAM pode suspender ou revogar um Certificado Médico Aeronáutico Militar emitido, se for

determinado que um candidato ou titular de um certificado não cumpriu, ou já não cumpre, com os requisitos deste Regulamento.

### Artigo 16º

#### **Limitações ao Certificado Médico Aeronáutico Militar**

1. Ao requerente que não cumpra integralmente os requisitos aplicáveis à classe de Certificado Médico Aeronáutico Militar em causa, mas for considerado não suscetível de pôr em risco a segurança de voo, devem ser especificadas as limitações no respetivo Certificado Médico Aeronáutico Militar de acordo com os requisitos previstos no presente Regulamento.
2. Os códigos das limitações encontram-se previstas nas limitações ao Certificado Médico Aeronáutico Militar, contantes das normas de implementação.
3. Ao avaliar se uma limitação é necessária, deve ter-se especialmente em conta:
  - a) Se a conclusão médica acreditada indica que, em circunstâncias especiais, o não cumprimento pelo requerente de um requisito, numérico ou de outro tipo, é de molde que o exercício dos privilégios da licença ou certificado requeridos não possa pôr em risco a segurança do voo;
  - b) A aptidão, a competência e a experiência do requerente com relevância para a operação a efetuar.
4. Ao titular de um Certificado Médico Aeronáutico Militar podem ser impostas outras limitações que sejam necessárias para garantir a segurança do voo.

### Artigo 17º

#### **Diminuição da aptidão física**

1. O titular de uma licença prevista nestes regulamentos não deve exercer os privilégios da sua licença e qualificações relacionadas quando o titular tenha consciência de qualquer diminuição da sua aptidão física que o possa tornar incapaz para de forma segura e adequada exercer tais privilégios.
2. A AAM pode suspender o Certificado Médico Aeronáutico Militar do titular de uma licença durante qualquer período em que a AAM tome conhecimento que a aptidão física do titular da licença tenha, por qualquer motivo, diminuído a um ponto que teria impedido a emissão, a revalidação ou renovação do Certificado Médico Aeronáutico Militar do titular da licença.
3. A suspensão referenciada no número anterior deve manter-se até ao fim do período de diminuição da aptidão física, ou até à expiração do Certificado Médico Aeronáutico Militar,

valendo o que ocorrer primeiro.

4. Uma pessoa que possua um Certificado Médico Aeronáutico Militar válido emitido sob este Regulamento não deve efetuar as atribuições de uma licença para a qual esse Certificado Médico Aeronáutico Militar seja exigido enquanto essa pessoa:

- a) Souber ou tenha motivos para suspeitar de qualquer problema de saúde que torne a pessoa incapaz de cumprir com os requisitos do Certificado Médico Aeronáutico Militar exigido; ou
- b) Estiver a tomar medicação ou a receber outro tratamento para um problema de saúde que tenha como resultado a pessoa ser incapaz de cumprir com os requisitos do Certificado Médico Aeronáutico Militar exigido.

## CAPÍTULO IV

### REQUISITOS MÉDICOS

#### Artigo 18º

##### Requisitos gerais

Um candidato a um Certificado Médico Aeronáutico Militar emitido de acordo com este Regulamento deve passar por um exame médico com base nos seguintes requisitos:

- a) Físicos e mentais;
- b) Visão e percepção de cores; e
- c) Audição.

#### Artigo 19º

##### Requisitos físicos e mentais

A um candidato a qualquer classe de Certificado Médico Aeronáutico Militar deve ser exigido que esteja livre de:

- a) Qualquer anormalidade, congênita ou adquirida;
- b) Qualquer incapacidade ativa, latente, aguda ou crônica;
- c) Qualquer ferimento, lesão ou sequela de operação; ou
- d) Qualquer efeito ou efeito secundário de qualquer medicação terapêutica prescrita ou

não prescrita tomada, de modo a impor um grau de incapacidade funcional que é provável que interfira com a operação segura de uma aeronave ou com o desempenho seguro de funções.

#### Artigo 20º

##### **Requisitos do teste de acuidade visual**

1. Os testes de acuidade visual devem ser conduzidos num ambiente com um nível de iluminação que corresponda à iluminação normal de um consultório (30-60cd/m<sup>2</sup>).
2. A acuidade visual deve ser medida através de uma série de anéis de Landolt ou optótipos similares, colocados a uma distância do candidato adequada ao método de avaliação adotado.

#### Artigo 21º

##### **Requisitos da percepção de cores**

1. Ao candidato deve ser exigido que demonstre a aptidão para perceber prontamente as cores, cuja percepção é necessária para o desempenho seguro das funções.
2. O candidato deve ser testado em relação à aptidão para identificar corretamente uma série de placas pseudo-isocromáticas à luz do dia ou à luz artificial da mesma temperatura de cor que a fornecida pelos iluminantes normalizados CIE C ou D65 conforme especificado pela Comissão Internacional de Iluminação (CIE).
3. Um candidato que obtenha um resultado satisfatório conforme determinado pela AAM deve ser avaliado como apto.
6. Um candidato que não consiga obter um resultado satisfatório deve ser avaliado como inapto a não ser que seja capaz de distinguir prontamente as cores usadas na navegação aérea e identificar corretamente as luzes coloridas usadas na aviação.
4. Os candidatos que falhem em cumprir com critérios definidos no parágrafo anterior devem ser avaliados como inaptos exceto na avaliação da Classe 2 com a restrição, válida apenas de dia.
5. Os óculos de sol usados durante o exercício dos privilégios da licença ou qualificação possuída devem ser não-polarizáveis e de cor cinza neutro.

#### Artigo 22º

##### **Requisitos do teste de audição**

1. Aos candidatos deve ser exigido que demonstrem uma percepção auditiva suficiente para o

exercício seguro dos privilégios da sua licença ou qualificação.

2. O teste de audição pode ser conduzido usando um audiômetro de tons puros ou um método alternativo que proporcione resultados equivalentes.
3. O teste referido no parágrafo anterior deve ser executado no primeiro exame médico e depois em intervalos especificados de acordo com a classe do exame médico e a idade do candidato.
4. Se for usado um audiômetro de tons puros, o zero de referência para calibragem é o da Recomendação R389, 1964, da Organização Internacional de Normalização (ISO).
5. Nos testes de audição em que não se procede à audiometria, os candidatos devem ser avaliados numa sala em silêncio através de testes de voz falada e sussurrada sob as seguintes condições:
  - a) Uma sala em silêncio na qual a intensidade do ruído de fundo seja inferior a 35 dB(A) quando medido em resposta “lenta” de um sonómetro com ponderação “A”;
  - b) O nível de som de uma voz conversacional média a 1m desde o ponto de saída é de 60dB(A) e o de uma voz sussurrada é de 45dB(A), sendo que a 2 m desde o falante, o som é 6 dB(A) mais baixo.
  - c) O titular de uma LPI com uma qualificação de instrumentos deve cumprir com os requisitos de audição para o Certificado Médico Aeronáutico Militar de Classe 1.

## CAPÍTULO V

### CERTIFICADO MÉDICO AERONÁUTICO MILITAR DE CLASSE 1

#### Artigo 23º

##### **Generalidades**

1. Um candidato a uma licença LPII ou LPIII deve passar por um exame médico inicial para a emissão de um Certificado Médico Aeronáutico Militar de Classe 1.
2. Exceto quando indicado em contrário nesta secção, os titulares das licenças LPII ou LPIII devem ter o seu Certificado Médico Aeronáutico Militar de Classe 1 revalidado em intervalos que não excedam os especificados nesta secção.
3. Um Certificado Médico Aeronáutico Militar de Classe 1 é emitido quando o candidato cumprir com os requisitos deste Regulamento.

#### Artigo 24º

##### **Aptidão física e psíquica**

1. O candidato não deve sofrer de nenhuma doença ou incapacidade que torne esse candidato suscetível de ficar de repente incapaz quer para operar uma aeronave em segurança quer para levar a cabo os deveres atribuídos em segurança.
2. O candidato não deve possuir nenhum historial médico ou diagnóstico clínico estabelecido de qualquer das situações seguintes de modo a tornar o mesmo incapaz para exercer em segurança os privilégios da licença a que se candidata ou que possui:
  - a) Um distúrbio mental orgânico;
  - b) Um distúrbio mental ou comportamental devido ao uso de substâncias psicoativas, tal inclui a síndrome de dependência induzida pelo álcool ou outras substâncias psicoativas
  - c) Esquizofrenia ou um transtorno esquizotípico ou de delírio;
  - d) Um distúrbio do humor (afetivo);
  - e) Um distúrbio neurótico, relacionado com o estresse ou somatoforme;
  - f) Uma síndrome comportamental associada a distúrbios psicológicos ou fatores físicos;
  - g) Um distúrbio da personalidade ou do comportamento do adulto, particularmente se manifestado através de atos repetidos observáveis;
  - h) Atraso mental;
  - i) Um distúrbio do desenvolvimento psicológico;
  - j) Um distúrbio comportamental ou emocional, com início na infância ou adolescência; ou
  - k) Um distúrbio mental não especificado de outra forma.
3. Um historial de psicose tóxica aguda não tem de ser visto como desqualificante, desde que o candidato não tenha sofrido qualquer diminuição permanente.
4. Um candidato com depressão, sob tratamento com medicação antidepressiva, deve ser avaliado como inapto a não ser que o médico avaliador, tendo acesso aos detalhes do caso concernente, considere que a condição do candidato como não provável de interferir com o exercício seguro dos privilégios da licença ou qualificações do candidato.
5. O candidato não deve possuir nenhum historial médico ou diagnóstico clínico de qualquer uma das seguintes situações:
  - a) Uma doença progressiva ou não progressiva do sistema nervoso, sendo os efeitos da mesma, de acordo com uma conclusão médica acreditada, suscetíveis de interferir no

exercício em segurança dos privilégios da licença e qualificação do candidato;

b) Epilepsia; ou

c) Qualquer distúrbio de consciência sem uma explicação médica satisfatória da causa.

6. O candidato não deve ter sofrido qualquer traumatismo na cabeça, cujos efeitos, de acordo com uma conclusão médica acreditada, sejam suscetíveis de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença e qualificação do candidato.

### Artigo 25º

#### **Aptidão do sistema cardiovascular**

1. O candidato não deve possuir qualquer deficiência no coração, congênita ou adquirida, a qual seja suscetível de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença e qualificação do candidato.

2. Um candidato que tenha sido submetido a um enxerto de bypass coronário ou a uma angioplastia, com ou sem aplicação de endoprótese, ou a outra intervenção cardíaca, ou que tenha um historial de enfarte do miocárdio, ou que sofra de qualquer outro problema cardíaco potencialmente incapacitante, deve ser considerado como inapto a não ser que o problema cardíaco do candidato tenha sido investigado e avaliado de acordo com as melhores práticas clínicas e seja considerado como não suscetível de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença ou qualificação do candidato.

3. Um candidato com um ritmo cardíaco anormal deve ser considerado como inapto a não ser que a arritmia cardíaca tenha sido investigada e avaliada de acordo com as melhores práticas clínicas e seja considerada como não suscetível de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença ou qualificação do candidato.

4. Os problemas que ocorrem vulgarmente tais como a arritmia respiratória, as extra-sístoles ocasionais que desaparecem com o exercício, o aumento do ritmo cardíaco com a excitação ou o exercício, ou uma pulsação lenta não associada à dissociação auriculoventricular podem ser considerados como estando dentro dos limites “normais”.

5. A eletrocardiograma deve fazer parte do exame cardíaco para a primeira emissão de um Certificado Médico Aeronáutico Militar, devendo ser incluída no mínimo anualmente na repetição do exame dos candidatos com mais de 50 (cinquenta) anos de idade.

6. O objetivo da eletrocardiograma de rotina é a detecção de problemas e não fornece prova suficiente para justificar a desqualificação sem a continuação da investigação cardiovascular.

7. As pressões arteriais sistólica e diastólica devem estar dentro dos limites normais.
8. O uso de medicamentos para controlo da hipertensão é desqualificante exceto em relação aos medicamentos cujo uso, de acordo com uma conclusão médica acreditada, seja compatível com o exercício em segurança dos privilégios da licença e qualificação do candidato.
9. Não deve haver nenhuma anormalidade funcional ou estrutural significativa no sistema circulatório.

#### Artigo 26º

##### **Aptidão do sistema respiratório**

1. Os candidatos com doença pulmonar obstrutiva crónica devem ser avaliados como inaptos a não ser que o estado do candidato tenha sido investigado e avaliado de acordo com as melhores práticas clínicas e seja considerado como não suscetível de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença ou qualificação do candidato.
2. Os candidatos com asma causando sintomas significativos ou suscetível de causar sintomas incapacitantes durante as operações normais ou de emergência devem ser avaliados como inaptos e o uso de medicamentos para controlo da asma deve ser desqualificante exceto em relação aos medicamentos cujo uso seja compatível com o exercício em segurança dos privilégios da licença e qualificação do candidato.
3. Os candidatos com tuberculose pulmonar ativa devem ser avaliados como inaptos.
4. Os candidatos com lesões inativas ou curadas que se saibam ser tuberculosas, ou sejam presumivelmente de origem tuberculosa, podem ser avaliados como aptos.
5. Não deve haver nenhuma incapacidade aguda dos pulmões nem qualquer doença ativa das estruturas dos pulmões, mediastino ou pleura suscetível de resultar em sintomas incapacitantes durante as operações normais e de emergência.
6. A radiografia deve fazer parte do exame médico em todos os casos clínicos duvidosos, devendo a mesma fazer parte do exame inicial do tórax, embora a radiografia torácica periódica não é geralmente necessária, mas pode ser uma necessidade em situações em que pode ser esperada uma doença pulmonar assintomática.

#### Artigo 27º

##### **Aptidão do sistema digestivo**

1. Os candidatos com uma diminuição importante do funcionamento do trato gastrointestinal ou seus anexos devem ser avaliados como inaptos.

2. O candidato com sequelas de doença ou intervenção cirúrgica em qualquer parte do trato digestivo ou seus anexos, suscetíveis de causar incapacidade durante o voo, em particular quaisquer obstruções devidas a estritura ou compressão, deve ser avaliado como inapto.

3. Um candidato que tenha sido submetido a uma operação cirúrgica importante das vias biliares ou do trato digestivo ou seus anexos, com uma excisão total ou parcial ou um desvio de qualquer destes órgãos, deve ser avaliado como inapto até ao momento em que a autoridade médica designada para esse fim por Cabo Verde e tendo acesso aos detalhes da operação implicada considere que os efeitos da operação não são suscetíveis de causar incapacidade no ar.

#### Artigo 28º

### **Aptidão do sistema metabólico e endócrino**

Os candidatos com distúrbios metabólicos, nutricionais ou endócrinos suscetíveis de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença e qualificação do candidato devem ser avaliados como inaptos.

#### Artigo 29º

### **Hérnias**

Ao candidato deve ser exigido que esteja completamente livre de hérnias que possam dar origem a sintomas incapacitantes.

#### Artigo 30º

### **Diabetes**

1. Os candidatos com diabetes mellitus insulino-dependente devem ser avaliados como inaptos.
2. Os candidatos com diabetes mellitus não insulino-dependente devem ser avaliados como inaptos a não ser que se demonstre que o problema está controlado de forma satisfatória apenas através de dieta ou através de dieta em combinação com medicação antidiabética oral, cujo uso seja compatível com o exercício em segurança dos privilégios da licença e qualificação do candidato.

#### Artigo 31º

### **Aptidão hematológica e linfática**

1. Os candidatos com doença do sistema circulatório ou linfático devem ser avaliados como inaptos a não ser que sejam adequadamente investigados e se conclua que o seu problema não é suscetível de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença e qualificação do

candidato.

2. O traço falciforme ou outros traços de hemoglobinopatias são geralmente compatíveis com uma avaliação como apto.

#### Artigo 32º

##### **Aptidão renal e gênito-urinária**

1. Os candidatos com doença renal ou gênito-urinária devem ser avaliados como inaptos, a não ser que sejam adequadamente investigados e se conclua que o seu problema não é suscetível de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença e qualificação do candidato.

2. A análise da urina deve fazer parte do exame médico e as anormalidades devem ser investigadas adequadamente.

3. Os candidatos com sequelas de doença ou cirurgia dos rins e trato urinário, em particular quaisquer obstruções devidas a estritura ou compressão, devem ser avaliados como inaptos a não ser que o problema do candidato tenha sido investigado e avaliado de acordo com as melhores práticas clínicas e seja considerado como não suscetível de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença ou qualificação do candidato.

4. Os candidatos que tenham sido submetidos a uma nefrectomia devem ser avaliados como inaptos a não ser que o problema esteja bem compensado.

#### Artigo 33º

##### **Aptidão imunológica**

Os candidatos que sejam seropositivos para o vírus da imunodeficiência humana (VIH) devem ser avaliados como inaptos a não ser que a condição do candidato tenha sido investigada e avaliada de acordo com as melhores práticas médicas e seja considerada como não provável de interferir com o exercício seguro dos privilégios da licença ou qualificação do candidato.

#### Artigo 34º

##### **Aptidão obstétrica**

1. As candidatas que estejam grávidas devem ser avaliadas como inaptas a não ser que uma avaliação obstétrica e uma supervisão médica continuada indiquem uma gravidez não complicada, de baixo risco.

2. Para efeitos do disposto no parágrafo anterior, o período de avaliação como apta pode ser limitado entre o final da 12ª semana e o final da 26ª semana de gestação.

3. Depois do parto ou término da gravidez, a candidata não deve ter permissão para exercer os privilégios da sua licença até ter sido submetida a uma avaliação de acordo com as melhores práticas clínicas e tiver sido considerada como apta para exercer em segurança os privilégios da sua licença e qualificações.

#### Artigo 35º

##### **Aptidão musculoesquelética**

1. O candidato não deve possuir qualquer anormalidade nos ossos, articulações, músculos, tendões ou estruturas relacionadas que seja suscetível de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença e qualificação do candidato.
2. Qualquer sequela após lesões afetando os ossos, articulações, músculos ou tendões, e certos defeitos anatómicos normalmente exigem uma avaliação funcional para determinar a aptidão.

#### Artigo 36º

##### **Aptidão otorrinolaringológica**

1. O candidato não deve possuir qualquer anormalidade ou doença dos ouvidos ou estruturas relacionadas que seja suscetível de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença e qualificação do candidato.
2. Não deve existir:
  - a) Qualquer perturbação da função vestibular;
  - b) Qualquer disfunção significativa das trompas de Eustáquio;
  - c) Qualquer perfuração não curada das membranas do tímpano.
3. Uma perfuração seca da membrana do tímpano não tem de tornar inapto o candidato.
4. Não deve existir qualquer obstrução nasal ou malformação nem doença da cavidade oral ou trato respiratório superior que seja suscetível de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença e qualificação do candidato.

#### Artigo 37º

##### **Aptidão da fala e comunicação**

Os candidatos com gaguez ou outros defeitos da fala suficientemente acentuados para causar diminuição da comunicação do discurso devem ser avaliados como inaptos.

## Artigo 38º

**Requisitos de visão ao longe e correção óptica**

1. O funcionamento dos olhos e anexos deve estar normal, não devendo existir qualquer situação patológica, aguda ou crônica, nem qualquer seqüela de cirurgia ou trauma dos olhos ou seus anexos suscetíveis de reduzir o funcionamento normal da visão a ponto de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença e qualificação do candidato.
2. A acuidade visual ao longe com ou sem correção deve ser de 6/9 ou melhor em cada olho em separado, e a acuidade visual binocular deve ser de 6/6 ou melhor.
3. Não há limites que se apliquem à acuidade visual não corrigida.
4. Quando o padrão de acuidade visual referido só puder ser obtido com lentes corretoras, o candidato pode ser avaliado como apto desde que:
  - a) Tais lentes corretoras sejam usadas durante o exercício dos privilégios da licença; e
  - b) Um par de óculos de correção adequado seja mantido com disponibilidade imediata durante o exercício dos privilégios da licença do candidato.
5. Supõe-se que um candidato aceite como cumprindo estas disposições continua a fazê-lo, salvo suspeita em contrário, caso em que é exigido um relatório oftalmológico.
6. Os candidatos podem usar lentes de contato para cumprir o requisito previsto desde que:
  - a) Sejam monofocais e sem cor;
  - b) Sejam bem toleradas; e
  - c) Um par de óculos de correção adequado seja mantido disponível.
8. Os candidatos com erro refrativo elevado devem usar lentes de contato ou óculos de índice elevado para minimizar distorções.
9. Os candidatos que usem lentes de contato podem não necessitar de medir a acuidade visual não corrigida em cada exame, desde que o historial da prescrição seja conhecido.
10. Aos candidatos cuja acuidade visual ao longe não corrigida seja pior que 6/60 em cada olho, será exigido relatório oftalmológico completo antes do certificado inicial e depois de 5 em 5 anos.
11. Candidatos submetidos a cirurgia refrativa devem estar livres de sequelas suscetíveis de interferir com o exercício seguro dos privilégios da licença.

## Artigo 39º

### **Função binocular, visão próxima e campos visuais**

1. O candidato deve possuir aptidão para ler, com lentes de contato se existentes, o quadro N5 ou equivalente a 30–50 cm e o quadro N14 ou equivalente a 100 cm.
2. Se o requisito anterior for cumprido apenas com correção ao perto, o candidato pode ser apto desde que esta correção seja adicionada aos óculos prescritos para longe.
3. Se a correção ao perto não for prescrita, um par de óculos para uso ao perto deve estar disponível durante o exercício dos privilégios da licença.
4. Quando a correção ao perto for exigida, deve ser demonstrado que um par de óculos é suficiente para visão ao longe e ao perto.
5. Um segundo par de óculos de correção ao perto deve ser mantido disponível para uso imediato.
6. Correção unifocal ao perto não é aceitável; podem ser usadas lentes de “olhar por cima”, bifocais ou multifocais que permitam leitura de instrumentos e visão ao longe sem remoção das lentes.
7. O candidato deve informar o refractionista sobre as distâncias de leitura relevantes para o posto de pilotagem e tipo de aeronave.
8. É exigido que o candidato possua campos de visão normais e visão binocular funcional.
9. Estereopse reduzida, convergência anormal não interferindo com visão próxima, ou desalinhamento ocular com reservas de fusão suficientes podem não ser desqualificantes.

## Artigo 40º

### **Requisitos de audição**

1. candidato deve ser avaliado através da audiometria de tons puros:
  - a) No exame médico inicial;
  - b) No mínimo uma vez de 5 (cinco) em 5 (cinco) anos até aos 40 (quarenta) anos de idade;
  - c) No mínimo uma vez de 2 (dois) em 2 (dois) anos depois dos 40 (quarenta) anos de idade.
2. O candidato não deve possuir uma perda de audição, em cada um dos ouvidos em separado, de mais de 35 dB em qualquer uma das frequências 500, 1000 ou 2000 Hz, ou de mais de 50 dB a 3

000 Hz.

3. Contudo, um candidato com uma perda de audição maior do que a indicada no parágrafo anterior pode ser declarado apto desde que:

a) O candidato possua um desempenho auditivo em cada ouvido em separado equivalente ao de uma pessoa normal, com um ruído de fundo que simule as propriedades de dissimulação do ruído no posto de pilotagem sobre a fala e os sinais de radiofarol; e

b) O candidato possua a aptidão para ouvir uma voz conversacional média numa sala em silêncio, usando ambos os ouvidos, a uma distância de 2 m desde o examinador, com as costas voltadas para o examinador.

4. Alternativamente, pode ser usado um teste de audição prático conduzido durante o voo no posto de pilotagem de uma aeronave do tipo para o qual a licença e qualificações do candidato são válidas.

## CAPÍTULO VI

### CERTIFICADO MÉDICO AERONÁUTICO MILITAR DE CLASSE 2

#### Artigo 41º

##### **Generalidades**

1. Um candidato a uma licença PPL ou a um certificado de membro de tripulação de cabina deve passar por um exame médico inicial para a emissão de um Certificado Médico Aeronáutico Militar de Classe 2.

2. Exceto quando indicado em contrário nesta secção, os titulares de uma licença PPL ou de um certificado de membro de tripulação de cabina devem ter o seu Certificado Médico Aeronáutico Militar de Classe 2 revalidado em intervalos que não excedam os especificados nesta secção.

3. Um Certificado Médico Aeronáutico Militar de Classe 2 é emitido quando o candidato cumprir com os requisitos deste Regulamento.

#### Artigo 42º

##### **Aptidão física e psíquica**

1. O candidato não deve sofrer de qualquer doença ou incapacidade que torne esse candidato suscetível de ficar de repente incapaz quer para operar uma aeronave em segurança quer para levar a cabo os deveres atribuídos em segurança.

2. O candidato não deve possuir nenhum historial médico ou diagnóstico clínico estabelecido de qualquer das situações seguintes de modo a tornar o mesmo incapaz para exercer em segurança os privilégios da licença ou certificado a que se candidata ou que possui:

- a) Um distúrbio mental orgânico;
- b) Um distúrbio mental ou comportamental devido ao uso de substâncias psicoativas, tal inclui a síndrome de dependência induzida pelo álcool ou outras substâncias psicoativas;
- c) Esquizofrenia ou um transtorno esquizotípico ou de delírio;
- d) Um distúrbio do humor (afetivo);
- e) Um distúrbio neurótico, relacionado com o estresse ou somatoforme;
- f) Uma síndrome comportamental associada a distúrbios psicológicos ou fatores físicos;
- g) Um distúrbio da personalidade ou do comportamento do adulto, particularmente se manifestado através de atos repetidos observáveis;
- h) Atraso mental;
- i) Um distúrbio do desenvolvimento psicológico;
- j) Um distúrbio comportamental ou emocional, com início na infância ou adolescência; ou
- k) Um distúrbio mental não especificado de outra forma.

2. Um historial de psicose tóxica aguda não tem de ser visto como desqualificante, desde que o candidato não tenha sofrido qualquer diminuição permanente.

3. Um candidato com depressão, sob tratamento com medicação antidepressiva, deve ser avaliado como inapto a não ser que o médico avaliador, tendo acesso aos detalhes do caso concernente, considere que a condição do candidato como não provável de interferir com o exercício seguro dos privilégios da licença, certificado ou qualificações do candidato.

4. O candidato não deve possuir nenhum historial médico ou diagnóstico clínico de qualquer uma das seguintes situações:

- a) Uma doença progressiva ou não progressiva do sistema nervoso, sendo os efeitos da mesma, de acordo com uma conclusão médica acreditada, suscetíveis de interferir no exercício em segurança dos privilégios da licença, certificado ou qualificação do candidato;
- b) Epilepsia; ou

c) Qualquer distúrbio de consciência sem uma explicação médica satisfatória da causa.

5. O candidato não deve ter sofrido qualquer traumatismo na cabeça, sendo os efeitos do mesmo, de acordo com uma conclusão médica acreditada, suscetíveis de interferir no exercício em segurança dos privilégios da licença, certificado ou qualificação do candidato.

### Artigo 43º

#### **Aptidão do sistema cardiovascular**

1. O candidato não deve possuir qualquer deficiência no coração, congênita ou adquirida, a qual seja suscetível de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença, certificado ou qualificação do candidato.

2. Os problemas que ocorrem vulgarmente tais como a arritmia respiratória, as extra-sístoles ocasionais que desaparecem com o exercício, o aumento do ritmo cardíaco com a excitação ou o exercício, ou uma pulsação lenta não associada à dissociação aurículo-ventricular podem ser considerados como estando dentro dos limites “normais”.

3. Um candidato que tenha sido submetido a um enxerto de bypass coronário ou a uma angioplastia (com ou sem aplicação de endoprótese) ou a outra intervenção cardíaca, ou que tenha um historial de enfarte do miocárdio, ou que sofra de qualquer outro problema cardíaco potencialmente incapacitante, deve ser considerado como inapto a não ser que o problema cardíaco do candidato tenha sido investigado e avaliado de acordo com as melhores práticas clínicas e seja considerado como não suscetível de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença, certificado ou qualificação do candidato.

4. Um candidato com um ritmo cardíaco anormal deve ser considerado como inapto a não ser que a arritmia cardíaca tenha sido investigada e avaliada de acordo com as melhores práticas clínicas e seja considerada como não suscetível de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença, certificado ou qualificação do candidato.

5. A eletrocardiograma deve fazer parte do exame cardíaco aquando da primeira emissão de um Certificado Médico Aeronáutico Militar:

a) Após os 40 (quarenta) anos de idade;

b) Nas repetições dos exames de 2 (dois) em 2 (dois) anos após os 50 (cinquenta) anos de idade.

6. O objetivo da eletrocardiograma de rotina é a deteção de problemas. Esta não fornece prova suficiente para justificar a desqualificação sem a continuação da investigação cardiovascular.

7. As pressões arteriais sistólica e diastólica devem estar dentro dos limites normais.
8. O uso de medicamentos para controlo da hipertensão é desqualificante exceto em relação aos medicamentos cujo uso, de acordo com uma conclusão médica acreditada, seja compatível com o exercício em segurança dos privilégios da licença, certificado ou qualificação do candidato.
9. Não deve haver nenhuma anormalidade funcional ou estrutural significativa no sistema circulatório.

#### Artigo 44º

##### **Aptidão do sistema respiratório**

1. Os candidatos com doença pulmonar obstrutiva crónica devem ser avaliados como inaptos a não ser que o estado do candidato tenha sido investigado e avaliado de acordo com as melhores práticas clínicas e seja considerado como não suscetível de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença ou qualificação do candidato.
2. Não deve haver nenhuma incapacidade aguda dos pulmões nem qualquer doença ativa das estruturas dos pulmões, mediastino ou pleura suscetível de resultar em sintomas incapacitantes durante as operações normais ou de emergência.
3. A radiografia do tórax deve fazer parte do exame inicial e a radiografia torácica periódica não é geralmente necessária, mas pode ser uma necessidade em situações em que pode ser esperada uma doença pulmonar assintomática.
4. Os candidatos com asma causando sintomas significativos ou suscetível de causar sintomas incapacitantes durante as operações normais ou de emergência devem ser avaliados como inaptos.
5. O uso de medicamentos para controlo da asma deve ser desqualificante exceto em relação aos medicamentos cujo uso seja compatível com o exercício em segurança dos privilégios da licença, certificado ou qualificação do candidato.
6. Os candidatos com tuberculose pulmonar ativa devem ser avaliados como inaptos.
7. Os candidatos com lesões inativas ou curadas que se saibam ser tuberculosas, ou sejam presumivelmente de origem tuberculosa, podem ser avaliados como aptos.

#### Artigo 45º

##### **Aptidão do sistema digestivo**

1. Os candidatos com uma diminuição importante do funcionamento do trato gastrointestinal ou

seus anexos devem ser avaliados como inaptos.

2. Os candidatos com sequelas de doença ou intervenção cirúrgica em qualquer parte do trato digestivo ou seus anexos, suscetíveis de causar incapacidade durante o voo, em particular quaisquer obstruções devidas a estritura ou compressão, devem ser avaliados como inaptos.

3. Um candidato que tenha sido submetido a uma operação cirúrgica importante das vias biliares ou do trato digestivo ou seus anexos, que tenha envolvido uma excisão total ou parcial ou um desvio de qualquer destes órgãos deve ser avaliado como inapto até ao momento em que a autoridade médica designada para esse fim por Cabo Verde e tendo acesso aos detalhes da operação implicada considere que os efeitos da operação não são suscetíveis de causar incapacidade no ar.

#### Artigo 46º

### **Aptidão do sistema metabólico e endócrino**

Os candidatos com distúrbios metabólicos, nutricionais ou endócrinos suscetíveis de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença, certificado ou qualificação do candidato devem ser avaliados como inaptos.

#### Artigo 47º

### **Hérnias**

O candidato deve estar completamente livre de hérnias que possam dar origem a sintomas incapacitantes.

#### Artigo 48º

### **Diabetes**

1. Os candidatos com diabetes mellitus insulino-dependente devem ser avaliados como inaptos.
2. Os candidatos com diabetes mellitus não insulino-dependente devem ser avaliados como inaptos a não ser que se demonstre que o problema está controlado de forma satisfatória apenas através de dieta ou através de dieta em combinação com medicação antidiabética oral, cujo uso seja compatível com o exercício em segurança dos privilégios da licença, certificado ou qualificação do candidato.

#### Artigo 49º

### **Aptidão hematológica e linfática**

1. Os candidatos com doença do sistema circulatório e/ou linfático devem ser avaliados como inaptos a não ser que sejam adequadamente investigados e se conclua que o seu problema não é suscetível de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença, certificado ou qualificação do candidato.
2. O traço falciforme ou outros traços de hemoglobinopatias são geralmente compatíveis com uma avaliação como apto.

#### Artigo 50º

#### **Aptidão renal e gênito-urinária**

1. Os candidatos com doença renal ou gênito-urinária devem ser avaliados como inaptos, a não ser que sejam adequadamente investigados e se conclua que o seu problema não é suscetível de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da sua licença, certificado e/ou qualificação.
2. A análise da urina deve fazer parte do exame médico e as anormalidades devem ser investigadas adequadamente.
3. Os candidatos com sequelas de doença ou procedimentos cirúrgicos dos rins ou trato urinário, em particular quaisquer obstruções devidas a estriatura ou compressão, devem ser avaliados como inaptos a não ser que o problema do candidato tenha sido investigado e avaliado de acordo com as melhores práticas clínicas e seja considerado como não suscetível de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença ou qualificação do candidato.
4. Os candidatos que tenham sido submetidos a uma nefrectomia devem ser avaliados como inaptos a não ser que o problema esteja bem compensado.

#### Artigo 51º

#### **Aptidão imunológica**

Os candidatos que sejam seropositivos para o vírus da imunodeficiência humana (VIH) devem ser avaliados como inaptos a não ser que a condição do candidato tenha sido investigada e avaliada de acordo com as melhores práticas médicas e seja considerada como não provável de interferir com o exercício seguro dos privilégios da licença, certificado ou qualificação do candidato.

#### Artigo 52º

#### **Aptidão obstétrica**

1. As candidatas que estejam grávidas devem ser avaliadas como inaptas a não ser que uma

avaliação obstétrica e uma supervisão médica continuada indiquem uma gravidez não complicada, de baixo risco, sendo que o período de avaliação como apta pode ser limitado entre o final da 12<sup>a</sup> semana e o final da 26<sup>a</sup> semana de gestação.

2. Depois do parto ou término da gravidez, a candidata não deve ter permissão para exercer os privilégios da sua licença até ter sido submetida a uma reavaliação de acordo com as melhores práticas clínicas e tiver sido considerada como apta para exercer em segurança os privilégios da sua licença, certificado ou qualificações.

#### Artigo 53º

##### **Aptidão muscoesquelética**

1. O candidato não deve possuir qualquer anormalidade nos ossos, articulações, músculos, tendões ou estruturas relacionadas que seja suscetível de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença, certificado ou qualificação do candidato.

2. Qualquer sequela após lesões afetando os ossos, articulações, músculos ou tendões, e certos defeitos anatómicos irão normalmente exigir uma avaliação funcional para determinar a aptidão.

#### Artigo 54º

##### **Aptidão otorrinolaringológica**

1. O candidato não deve possuir qualquer anormalidade ou doença dos ouvidos ou estruturas relacionadas que seja suscetível de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença, certificado ou qualificação do candidato.

2. Não deve existir:

- a) Qualquer perturbação da função vestibular;
- b) Qualquer disfunção significativa das trompas de Eustáquio;
- c) Qualquer perfuração não curada das membranas do tímpano.

3. Uma perfuração seca da membrana do tímpano não tem de tornar inapto o candidato.

4. Não deve existir qualquer obstrução nasal ou malformação nem doença da cavidade oral ou trato respiratório superior que seja suscetível de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença, certificado ou qualificação do candidato.

#### Artigo 55º

##### **Aptidão da fala**

Os candidatos com gaguez ou outros defeitos da fala sufi cientemente acentuados para causar diminuição da comunicação do discurso devem ser avaliados como inaptos.

### Artigo 56º

#### **Requisitos de visão ao longe e correção ótica**

1. O funcionamento dos olhos e anexos deve estar normal, não devendo existir qualquer situação patológica, aguda ou crónica, nem qualquer sequela de cirurgia ou trauma dos olhos ou seus anexos suscetíveis de reduzir o funcionamento normal da visão a ponto de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença e qualificação do candidato.
2. A acuidade visual ao longe com ou sem correção deve ser de 6/12 ou melhor em cada olho em separado, e a acuidade visual binocular deve ser de 6/9 ou melhor.
3. Não há limites que se apliquem à acuidade visual não corrigida.
4. Quando o padrão de acuidade visual referido só puder ser obtido com lentes corretoras, o candidato pode ser avaliado como apto desde que:
  - a) Tais lentes corretoras sejam usadas durante o exercício dos privilégios da licença; e
  - b) Um par de óculos de correção adequado seja mantido com disponibilidade imediata durante o exercício dos privilégios da licença do candidato.
5. Supõe-se que um candidato aceite como cumprindo estas disposições continua a fazê-lo, salvo suspeita em contrário, caso em que é exigido um relatório oftalmológico.
6. Os candidatos podem usar lentes de contato para cumprir o requisito previsto desde que:
  - a) Sejam monofocais e sem cor;
  - b) Sejam bem toleradas; e
  - c) Um par de óculos de correção adequado seja mantido disponível.
7. Os candidatos com erro refrativo elevado devem usar lentes de contato ou óculos de índice elevado para minimizar distorções.
8. Os candidatos que usem lentes de contato podem não necessitar de medir a acuidade visual não corrigida em cada exame, desde que o historial da prescrição seja conhecido.
9. Aos candidatos cuja acuidade visual ao longe não corrigida seja pior que 6/60 em cada olho, será exigido relatório oftalmológico completo antes do certificado inicial e depois de 5 em 5 anos.

10. Candidatos submetidos a cirurgia refrativa devem estar livres de sequelas suscetíveis de interferir com o exercício seguro dos privilégios da licença.

#### Artigo 57º

##### **Função binocular, visão próxima e campos visuais**

1. O candidato deve possuir aptidão para ler, com lentes de contato se existentes, o quadro N5 ou o seu equivalente a uma distância selecionada pelo candidato entre 30 a 50 cm.
2. Se o requisito anterior for cumprido apenas com correção ao perto, o candidato pode ser apto desde que esta correção seja adicionada aos óculos prescritos para longe.
3. Se a correção ao perto não for prescrita, um par de óculos para uso ao perto deve estar disponível durante o exercício dos privilégios da licença.
4. Quando a correção ao perto for exigida, deve ser demonstrado que um par de óculos é suficiente para visão ao longe e ao perto.
5. Um segundo par de óculos de correção ao perto deve ser mantido disponível para uso imediato.
6. Correção unifocal ao perto não é aceitável; podem ser usadas lentes de “olhar por cima”, bifocais ou multifocais que permitam leitura de instrumentos e visão ao longe sem remoção das lentes.
7. O candidato deve informar o refractionista sobre as distâncias de leitura relevantes para o posto de pilotagem e tipo de aeronave.
8. É exigido que o candidato possua campos de visão normais e visão binocular funcional.
9. Estereopse reduzida, convergência anormal não interferindo com visão próxima, ou desalinhamento ocular com reservas de fusão suficientes podem não ser desqualificantes.

#### Artigo 58º

##### **Requisitos de audição**

1. O candidato deve ser avaliado através da audiometria de tons puros:
  - a) No exame médico inicial;
  - b) Pelo menos uma vez de 2 (dois) em 2 (dois) anos depois dos 50 (cinquenta) anos de idade.
2. Quando avaliado através da audiometria de sons puros, um candidato com uma perda auditiva,

em cada um dos ouvidos em separado, de mais de 35 dB em qualquer uma das frequências 500, 1000 ou 2000 Hz, ou de mais de 50 dB a 3000 Hz, deve ser considerado como inapto.

3. O candidato deve possuir a aptidão para ouvir uma voz conversacional média numa sala em silêncio, usando ambos os ouvidos, a uma distância de 2 m desde o examinador, com as costas voltadas para o examinador ou será avaliado como inapto.

4. O candidato que possui uma LPI com uma IR deve cumprir com os requisitos de audição para um Certificado Médico Aeronáutico Militar de Classe 1.

## CAPÍTULO VI

### CERTIFICADO MÉDICO AERONÁUTICO MILITAR DE CLASSE 3

#### Artigo 59º

##### **Generalidades**

1. Um candidato a uma licença de Controlador de Tráfego Aéreo deve passar por um exame médico inicial para a emissão de um Certificado Médico Aeronáutico Militar de Classe 3.
2. Exceto quando indicado em contrário nesta secção, os titulares de uma licença de Controlador de Tráfego Aéreo devem ter o seu Certificado Médico Aeronáutico Militar de Classe 3 revalidado em intervalos que não excedam os especificados nesta secção.
3. Um Certificado Médico Aeronáutico Militar de Classe 3 é emitido quando o candidato cumprir com os requisitos deste Regulamento.

#### Artigo 60º

##### **Aptidão física e psíquica**

1. O candidato não deve sofrer de qualquer doença ou incapacidade que torne esse candidato suscetível de ficar de repente incapaz quer para operar uma aeronave em segurança quer para levar a cabo os deveres atribuídos em segurança.
2. O candidato não deve possuir nenhum historial médico ou diagnóstico clínico estabelecido de qualquer das situações seguintes de modo a tornar o mesmo incapaz para exercer em segurança os privilégios da licença a que se candidata ou que possui:
  - a) Um distúrbio mental orgânico;
  - b) Um distúrbio mental ou comportamental devido ao uso de substâncias psicoativas, tal inclui a síndrome de dependência induzida pelo álcool ou outras substâncias psicoativas;

- c) Esquizofrenia ou um transtorno esquizotípico ou de delírio;
- d) Um distúrbio do humor (afetivo);
- e) Um distúrbio neurótico, relacionado com o stress ou somatoforme;
- f) Um distúrbio da personalidade ou do comportamento do adulto, particularmente se manifestado através de atos repetidos observáveis;
- g) Atraso mental;
- h) Um distúrbio do desenvolvimento psicológico;
- i) Um distúrbio comportamental ou emocional, com início na infância ou adolescência; ou
- j) Um distúrbio mental não especificado de outra forma.

3. Um historial de psicose tóxica aguda não tem de ser visto como desqualificante, desde que o candidato não tenha sofrido qualquer diminuição permanente.

4. Um candidato com depressão, sob tratamento com medicação antidepressiva, deve ser avaliado como inapto a não ser que o médico avaliador, tendo acesso aos detalhes do caso concernente, considere que a condição do candidato como não provável de interferir com o exercício seguro dos privilégios da licença ou qualificações do candidato.

5. O candidato não deve possuir nenhum historial médico ou diagnóstico clínico de qualquer uma das seguintes situações:

- a) Uma doença progressiva ou não progressiva do sistema nervoso, sendo os efeitos da mesma, de acordo com uma conclusão médica acreditada, suscetíveis de interferir no exercício em segurança dos privilégios da licença e qualificação do candidato;
- b) Epilepsia; ou
- c) Qualquer distúrbio de consciência sem uma explicação médica satisfatória da causa.

6. O candidato não deve ter sofrido qualquer traumatismo na cabeça, sendo os efeitos do mesmo, de acordo com uma conclusão médica acreditada, suscetíveis de interferir no exercício em segurança dos privilégios da licença e qualificação do candidato.

#### Artigo 61º

#### **Aptidão do sistema cardiovascular**

1. O candidato não deve possuir qualquer deficiência no coração, congénita ou adquirida, a qual

seja suscetível de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença e qualificação do candidato.

2. Um candidato que tenha sido submetido a um enxerto de bypass coronário ou a uma angioplastia (com ou sem aplicação de endoprótese) ou a outra intervenção cardíaca, ou que tenha um historial de enfarte do miocárdio, ou que sofra de qualquer outro problema cardíaco potencialmente incapacitante, deve ser considerado como inapto a não ser que o problema cardíaco do candidato tenha sido investigado e avaliado de acordo com as melhores práticas clínicas e seja considerado como não suscetível de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença ou qualificação do candidato.

3. Um candidato com um ritmo cardíaco anormal deve ser considerado como inapto a não ser que a arritmia cardíaca tenha sido investigada e avaliada de acordo com as melhores práticas clínicas e seja considerada como não suscetível de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença ou qualificação do candidato.

4. A eletrocardiograma deve fazer parte do exame cardíaco aquando da primeira emissão de um Certificado Médico Aeronáutico Militar e nas repetições do exame de dois em dois anos depois dos 50 anos de idade.

5. O objetivo da eletrocardiograma de rotina é a deteção de problemas. Esta não fornece prova suficiente para justificar a desqualificação sem a continuação da investigação cardiovascular.

6. As pressões arteriais sistólica e diastólica devem estar dentro dos limites normais.

7. O uso de medicamentos para controlo da hipertensão é desqualificante exceto em relação aos medicamentos cujo uso, de acordo com uma conclusão médica acreditada, seja compatível com o exercício em segurança dos privilégios da licença e qualificação do candidato.

8. Não deve haver nenhuma anormalidade funcional ou estrutural significativa no sistema circulatório.

## Artigo 62º

### **Aptidão do sistema respiratório**

1. Os candidatos com doença pulmonar obstrutiva crónica devem ser avaliados como inaptos a não ser que o estado do candidato tenha sido investigado e avaliado de acordo com as melhores práticas clínicas e seja considerado como não suscetível de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença ou qualificação do candidato.

2. Os candidatos com asma causando sintomas significativos ou suscetível de causar sintomas incapacitantes durante as operações normais ou de emergência devem ser avaliados como

inaptos.

3. Os candidatos com tuberculose pulmonar ativa devem ser avaliados como inaptos.
4. Os candidatos com lesões inativas ou curadas que se saibam ser tuberculosas, ou sejam presumivelmente de origem tuberculosa, podem ser avaliados como aptos.
5. Não deve haver nenhuma incapacidade aguda dos pulmões nem qualquer doença ativa das estruturas dos pulmões, mediastino ou pleura suscetível de resultar em sintomas incapacitantes durante as operações normais e de emergência.
6. A radiografia do tórax deve fazer parte do exame torácico inicial e a radiografia torácica periódica não é geralmente necessária, mas pode ser uma necessidade em situações em que pode ser esperada uma doença pulmonar assintomática.
7. O uso de medicamentos para controlo da asma deve ser desqualificante exceto em relação aos medicamentos cujo uso seja compatível com o exercício em segurança dos privilégios da licença e qualificação do candidato.

#### Artigo 63º

##### **Aptidão do sistema digestivo**

1. Os candidatos com uma diminuição significativa do funcionamento do trato gastrointestinal ou seus anexos devem ser avaliados como inaptos.
2. Os candidatos com sequelas de doença ou intervenção cirúrgica em qualquer parte do trato digestivo ou seus anexos, suscetíveis de causar incapacidade durante o voo, em particular quaisquer obstruções devidas a estriatura ou compressão, devem ser avaliados como inaptos.
3. Um candidato que tenha sido submetido a uma operação cirúrgica importante das vias biliares ou do trato digestivo ou seus anexos, com uma excisão total ou parcial ou um desvio de qualquer destes órgãos, deve ser avaliado como inapto até ao momento em que o médico avaliador designado para o fim pela AAM, e tendo acesso aos detalhes da operação implicada, considere que os efeitos da operação não são suscetíveis de causar incapacidade no ar.

#### Artigo 64º

##### **Aptidão do sistema metabólico endócrino**

Os candidatos com distúrbios metabólicos, nutricionais ou endócrinos suscetíveis de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença e qualificação do candidato devem ser avaliados como inaptos.

## Artigo 65º

### **Diabetes**

1. Os candidatos com diabetes mellitus insulino-dependente devem ser avaliados como inaptos.
2. Os candidatos com diabetes mellitus não insulino-dependente devem ser avaliados como inaptos a não ser que se demonstre que o problema está controlado de forma satisfatória ou apenas através de dieta ou através de dieta em combinação com medicação antidiabética oral, cujo uso seja compatível com o exercício em segurança dos privilégios da licença e qualificação do candidato.

## Artigo 66º

### **Aptidão hematológica e linfática**

1. Os candidatos com doença do sistema circulatório e/ou linfático devem ser avaliados como inaptos a não ser que sejam adequadamente investigados e se conclua que o seu problema não é suscetível de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença e qualificação do candidato.
2. O traço falciforme ou outros traços de hemoglobinopatias são geralmente compatíveis com uma avaliação como apto.

## Artigo 67º

### **Aptidão renal gênito-urinária**

1. Os candidatos com doença renal ou gênito-urinária devem ser avaliados como inaptos, a não ser que sejam adequadamente investigados e se conclua que o seu problema não é suscetível de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da sua licença e qualificação.
2. A análise da urina deve fazer parte do exame médico e as anormalidades devem ser investigadas adequadamente.
3. Os candidatos com sequelas de doença ou procedimentos cirúrgicos dos rins ou trato urinário, em particular quaisquer obstruções devidas a estritura ou compressão, devem ser avaliados como inaptos a não ser que o problema do candidato tenha sido investigado e avaliado de acordo com as melhores práticas clínicas e seja considerado como não suscetível de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença ou qualificação do candidato.
4. Os candidatos que tenham sido submetidos a uma nefrectomia devem ser avaliados como inaptos a não ser que o problema esteja bem compensado.

## Artigo 68º

### **Aptidão imunológica**

Os candidatos que sejam seropositivos para o vírus da imunodeficiência humana (VIH) devem ser avaliados como inaptos a não ser que a condição do candidato tenha sido investigada e avaliada de acordo com as melhores práticas médicas e seja considerada como não provável de interferir com o exercício seguro dos privilégios da licença ou qualificação do candidato.

## Artigo 69º

### **Aptidão obstétrica**

1. As candidatas que estejam grávidas devem ser avaliadas como inaptas a não ser que uma avaliação obstétrica e uma supervisão médica continuada indiquem uma gravidez não complicada, de baixo risco, podendo o período de avaliação como apta ser limitado até o final de 34ª semana de gestação.
2. Depois do parto ou término da gravidez, a candidata não deve ter permissão para exercer os privilégios da sua licença até ter sido submetida a uma reavaliação de acordo com as melhores práticas clínicas e tiver sido considerada como apta para exercer em segurança os privilégios da sua licença e qualificações.

## Artigo 70º

### **Aptidão musculoesquelética**

1. O candidato não deve possuir qualquer anormalidade nos ossos, articulações, músculos, tendões ou estruturas relacionadas que seja suscetível de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença e qualificação do candidato.
2. Qualquer sequela após lesões afetando os ossos, articulações, músculos ou tendões, e certos defeitos anatómicos irão normalmente exigir uma avaliação funcional para determinar a aptidão.

## Artigo 71º

### **Aptidão otorrinolaringológica**

1. O candidato não deve possuir qualquer anormalidade ou doença dos ouvidos ou estruturas relacionadas que seja suscetível de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença e qualificação do candidato.

2. Não deve existir qualquer malformação nem doença do nariz, cavidade oral ou trato respiratório superior que seja suscetível de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença e qualificação do candidato.

#### Artigo 72º

##### **Aptidão da fala e comunicação**

Os candidatos com gaguez ou outros defeitos da fala sufi cientemente acentuados para causar diminuição da comunicação do discurso devem ser avaliados como inaptos.

#### Artigo 73º

##### **Requisitos de visão ao longe e correção ótica**

1. O funcionamento dos olhos e anexos deve estar normal, não devendo existir qualquer situação patológica, aguda ou crónica, nem qualquer sequela de cirurgia ou trauma dos olhos ou seus anexos suscetíveis de reduzir o funcionamento normal da visão a ponto de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença e qualificação do candidato.

2. A acuidade visual ao longe com ou sem correção deve ser de 6/9 ou melhor em cada olho em separado, e a acuidade visual binocular deve ser de 6/6 ou melhor.

3. Não há limites que se apliquem à acuidade visual não corrigida.

4. Quando o padrão de acuidade visual referido só puder ser obtido com lentes corretoras, o candidato pode ser avaliado como apto desde que:

a) Tais lentes corretoras sejam usadas durante o exercício dos privilégios da licença; e

b) Um par de óculos de correção adequado seja mantido com disponibilidade imediata durante o exercício dos privilégios da licença do candidato.

5. Supõe-se que um candidato aceite como cumprindo estas disposições continua a fazê-lo, salvo suspeita em contrário, caso em que é exigido um relatório oftalmológico.

6. Os candidatos podem usar lentes de contato para cumprir o requisito previsto desde que:

a) Sejam monofocais e sem cor;

b) Sejam bem toleradas; e

c) Um par de óculos de correção adequado seja mantido disponível.

7. Os candidatos com erro refrativo elevado devem usar lentes de contato ou óculos de índice

elevado para minimizar distorções.

8. Os candidatos que usem lentes de contato podem não necessitar de medir a acuidade visual não corrigida em cada exame, desde que o historial da prescrição seja conhecido.

9. Aos candidatos cuja acuidade visual ao longe não corrigida seja pior que 6/60 em cada olho, será exigido relatório oftalmológico completo antes do certificado inicial e depois de 5 em 5 anos.

10. Candidatos submetidos a cirurgia refrativa devem estar livres de sequelas suscetíveis de interferir com o exercício seguro dos privilégios da licença.

#### Artigo 74º

#### **Função binocular, visão próxima e campos visuais**

1. O candidato deve possuir aptidão para ler, com lentes de contato se existentes, o quadro N5 ou o seu equivalente a uma distância selecionada pelo candidato entre 30 a 50 cm e a aptidão para ler o quadro N14 ou o seu equivalente a uma distância de 100 cm.

2. Se o requisito anterior for cumprido apenas com correção ao perto, o candidato pode ser apto desde que esta correção seja adicionada aos óculos prescritos para longe.

3. Se a correção ao perto não for prescrita, um par de óculos para uso ao perto deve estar disponível durante o exercício dos privilégios da licença.

4. Quando a correção ao perto for exigida, deve ser demonstrado que um par de óculos é suficiente para visão ao longe e ao perto.

5. Um segundo par de óculos de correção ao perto deve ser mantido disponível para uso imediato.

6. Correção unifocal ao perto não é aceitável; podem ser usadas lentes de “olhar por cima”, bifocais ou multifocais que permitam leitura de instrumentos e visão ao longe sem remoção das lentes.

8. O candidato deve informar o refractionista sobre as distâncias de leitura relevantes para o posto de pilotagem e tipo de aeronave.

9. É exigido que o candidato possua campos de visão normais e visão binocular funcional.

10. Estereopse reduzida, convergência anormal não interferindo com visão próxima, ou desalinhamento ocular com reservas de fusão suficientes podem não ser desqualificantes.

#### Artigo 75º

#### **Requisitos de audição**

1. O candidato deve ser avaliado através da audiometria de tons puros:

a) No exame médico inicial;

b) No mínimo uma vez de 4 (quatro) em 4 (quatro) anos depois dos 40 (quarenta) anos de idade;

c) No mínimo uma vez de 2 (dois) em 2 (dois) anos depois dos 40 (quarenta) anos de idade.

2. O candidato, quando avaliado através da audiometria de sons puros, não deve possuir uma perda auditiva, em cada um dos ouvidos em separado, de mais de 35 dB em qualquer uma das frequências 500, 1000 ou 2000 Hz, ou de mais de 50 dB a 3000 Hz.

3. Um candidato com uma perda auditiva superior à acima indicada no parágrafo anterior pode ser declarado como apto desde que o candidato possua um desempenho auditivo normal contra um ruído de fundo que reproduza ou simule a experiência de um ambiente de trabalho normal de controlo de tráfego aéreo.

4. Alternativamente, pode ser usado um teste de audição prático conduzido num ambiente de controlo de tráfego aéreo representativo daquele para o qual a licença e qualificações do candidato são válidas.

## CAPÍTULO VIII

### EXAMINADORES MÉDICOS DE AVIAÇÃO

#### Artigo 76º

#### **Designação de médicos examinadores de aviação (AME)**

1. Sujeito ao cumprimento com os requisitos especificados neste Regulamento, a AAM deve designar médicos qualificados e com licença na prática da medicina para serem legitimados como AME e conduzirem os exames médicos de aptidão dos candidatos à emissão, revalidação ou renovação de certificados especificados neste Regulamento.

2. Os AME podem ser designados fora de Cabo Verde.

3. O âmbito dos privilégios do AME, e todas as condições conexas, deve ser especificado no certificado.

#### Artigo 77º

#### **Pedido de designação de AME**

1. Um AME que se candidate junto da AAM a um certificado deve apresentar o seguinte:

- a) Uma candidatura num formulário e do modo determinado pela AAM;
- b) Os seus dados pessoais e endereço profissional;
- c) Documentos comprovativos de que cumprem os requisitos estabelecidos no artigo seguinte;
- d) Uma declaração escrita de que o AME emitirá certificados médicos com base nos requisitos previstos no presente Regulamento.

2. A AAM pode notificar o requerente para apresentar informação em falta na instrução do requerimento, bem como solicitar qualquer informação adicional ou esclarecimentos complementares sobre a documentação apresentada.

3. O requerente deve apresentar o pedido inicial pelo menos 90 (noventa) dias antes da data prevista para o início da atividade.

#### Artigo 78º

#### **Requisitos para a emissão de um certificado de AME**

Os requerentes de um certificado de AME com os privilégios necessários para a revalidação e a renovação de certificados médicos devem:

- a) Estar qualificados e licenciados para o exercício da medicina e ser titulares de um certificado de conclusão da formação médica especializada ou apresentar prova desta;
- b) Ter concluído com aproveitamento um curso de formação básica em medicina aeronáutica para os exames médicos de Classe 2 e Classe 3 nas matérias listadas no n.º 5 do artigo 80º;
- c) Ter concluído com aproveitamento um curso de formação avançada em medicina aeronáutica para os exames médicos de Classe 1 nas matérias listadas no parágrafo n.º 6 do artigo 80º;
- d) Ter concluído com aproveitamento um curso de formação de refrescamento em intervalos regulares;
- e) Conhecimentos e experiência prática em relação às circunstâncias nas quais os titulares de licenças e qualificações desempenham as suas funções.

#### Artigo 79º

### **Validade e revalidação da designação de AME**

1. A designação de um AME é válida por 3 (três) anos.
2. Um certificado de AME pode ser revalidado se o seu titular:
  - a) Continuar a preencher as condições gerais exigidas para o exercício da medicina e mantenha o seu registo como médico;
  - b) Tiver recebido formação de reciclagem em medicina aeronáutica nos últimos três anos;
  - c) Tiver realizado pelo menos 10 (dez) exames para um Certificado Médico Aeronáutico Militar por ano;
  - d) Continuar a cumprir os termos do seu certificado de AME; e
  - e) Exercer os seus privilégios em conformidade com o presente Regulamento.
4. O número de exames referido na alínea c) do número anterior apenas pode ser reduzido pela AAM em circunstâncias devidamente justificadas.
5. A designação de Médicos Examinadores de Aviação obedece aos moldes determinados pela AAM.

### **Artigo 80º**

#### **Formação básica e avançada dos AME**

1. Os cursos de formação em medicina aeronáutica devem ser aprovados pela AAM do Estado-Membro em que o prestador da formação tem o seu local de atividade principal.
2. O formador deve demonstrar que o programa do curso estabelece os objetivos de aprendizagem fundamentais à aquisição das competências necessárias e que os responsáveis pela formação possuem os conhecimentos e a experiência adequados.
3. Exceto no caso de formação de reciclagem, os cursos devem ser concluídos com um exame escrito sobre as matérias incluídas no programa.
4. O prestador da formação deve emitir um certificado de conclusão do curso aos requerentes depois de estes obterem aprovação no exame.
5. A formação básica em medicina aeronáutica para os AME deve incluir pelo menos o seguinte:
  - a) Formação básica em medicina aeronáutica;

- b) Física atmosférica e espacial;
- c) Conhecimentos básicos de aeronáutica;
- d) Fisiologia da Aviação;
- e) Oftalmologia;
- f) Otorrinolaringologia;
- g) Cardiologia e medicina geral;
- h) Neurologia;
- i) Psiquiatria na medicina aeronáutica;
- j) Psicologia;
- k) Odontologia;
- l) Acidentes, Escape e Sobrevivência;
- m) Legislação, regras e regulamentos;
- n) Evacuação aérea;
- o) Medicina e voos.

6. A formação avançada em medicina aeronáutica para os AME deve incluir o seguinte:

- a) Ambiente de trabalho do piloto;
- b) Fisiologia aeroespacial;
- c) Oftalmologia;
- d) Otorrinolaringologia;
- e) Cardiologia e medicina geral;
- f) Neurologia e Psiquiatria;
- g) Fatores humanos na aviação;
- h) Medicina tropical;
- i) Higiene;

j) Medicina espacial.

### Artigo 81º

#### **Exames médicos**

1. Tendo completado o exame médico de um candidato de acordo com esta secção, o AME deve submeter um relatório assinado à AAM, detalhando os resultados do exame com informação suficiente de modo a permitir à AAM levar a cabo auditorias às avaliações médicas:

- a) Se o exame médico for levado a cabo por um grupo constituído de AME, o chefe do grupo deve ser nomeado pela AAM, o qual é responsável pela coordenação dos resultados do exame e pela assinatura do relatório;
- b) A AAM deve usar os serviços de médicos experientes na prática da medicina aeronáutica, quando for necessário avaliar relatórios submetidos à AAM por examinadores médicos;
- c) A AAM tem o direito de reconsiderar qualquer ação de um AME.
- d) Se o relatório médico for submetido à AAM em formato eletrónico, uma identificação adequada do examinador deve ser estabelecida.
- e) O objetivo de tais auditorias é o de assegurar que os examinadores médicos cumpram as normas aplicáveis quanto a boas práticas e a avaliação do risco aeromédico.

2. O AME deve comunicar à AAM qualquer caso individual em que, no parecer do AME, a falha do candidato em cumprir qualquer requisito, seja numérico ou outro, é tal que não é provável que o exercício dos privilégios da licença a que se candidata, ou que possui, coloque em perigo a segurança do voo.

### Artigo 82º

#### **Diferimento de exames médicos**

A repetição determinada de um exame de um titular de uma licença que atue numa área distante das instalações do examinador médico designado pode ser diferida, à discricção da AAM, desde que tal diferimento apenas ocorra como uma exceção e não deve exceder:

- a) Um período isolado de 6 (seis) meses no caso de um membro da tripulação de voo de uma aeronave envolvida em operações não comerciais;

b) Dois períodos consecutivos, cada um de 3 (três) meses, no caso de um membro da tripulação de voo de uma aeronave envolvida em operações comerciais, desde que, em cada um dos casos, seja obtido um relatório médico favorável após um exame realizado por um AME da área geográfica onde opera, ou, nos casos em que não esteja disponível tal médico examinador designado, por um médico qualificado para exercer medicina nessa área, devendo um relatório do exame médico ser enviado à AAM;

c) No caso de um piloto privado, um período isolado não ultrapassando os 24 (vinte e quatro) meses em que o exame médico seja levado a cabo por um examinador designado pela autoridade competente do Estado no qual o candidato esteja temporariamente localizado, devendo um relatório do exame médico ser enviado à AAM.

## CAPÍTULO IX

### CENTROS DE MEDICINA AERONÁUTICA

#### Artigo 83º

##### **Requisitos de certificação**

1. Nenhuma pessoa pode operar como um AeMC sem um certificado de AeMC emitido sob este Regulamento ou em violação deste.
2. A certificação de um AeMC pela AAM está dependente do requerente demonstrar o cumprimento com os requisitos dispostos no presente Regulamento.

#### Artigo 84º

##### **Pedido de um certificado de centro de medicina aeronáutica**

1. Um AeMC que se candidate junto da AAM a um certificado deve apresentar o seguinte:
  - a) Uma candidatura num formulário e do modo determinado pela AAM;
  - b) Comprovativo de pagamento da taxa devida.
2. Além da documentação necessária para efeitos de certificação de um AeMC requeridos no parágrafo anterior, fornecer pormenores sobre os vínculos clínicos ou relação com hospitais ou institutos médicos designados para fins de realização de exames médicos especializados.
3. A AAM pode notificar o requerente para apresentar informação em falta na instrução do requerimento, bem como solicitar qualquer informação adicional ou esclarecimentos complementares sobre a documentação apresentada.

4. O requerente deve apresentar o pedido a uma emissão inicial de um certificado de centro de medicina aeronáutica pelo menos 90 (noventa) dias antes da data prevista para o início da atividade.

### Artigo 85º

#### **Certificado de centro de medicina aeronáutica**

1. O certificado de centro de medicina aeronáutica emitido pela AAM inclui as autorizações, condições e limitações.
2. O certificado de centro de medicina aeronáutica contém as informações seguintes:
  - a) O número de certificado atribuído especificamente ao AeMC;
  - b) O nome e localização (estabelecimento principal) do AeMC;
  - c) A data de emissão e período de validade;
  - d) Os termos da certificação e âmbito de certificação emitidas com pormenor, incluindo as limitações especiais emitidas; e
  - e) A assinatura da AAM.
3. O certificado de centro de medicina aeronáutica deve ser emitido na língua portuguesa e incluir uma tradução em inglês.
4. O certificado emitido para cada AeMC deve estar disponível nas instalações para inspeção por parte do público e da AAM.

### Artigo 86º

#### **Emissão de um certificado de centro de medicina aeronáutica**

A AAM pode emitir um certificado de centro de medicina aeronáutica se, após análise do pedido, verificar que o requerente:

- a) Cumpre com os regulamentos e normas aplicáveis ao titular de um AeMC;
- b) Está devidamente e adequadamente equipado ou é capaz de efetuar os trabalhos para a qual pretende a certificação;
- c) Efetuou o pagamento da taxa aplicável;

d) Não foi titular de um certificado de AeMC que veio a ser objeto de revogação, por incumprimento grave das normas de segurança operacional, em virtude da conformidade de nível 1;

e) Não tenha contribuído para as circunstâncias que causaram a revogação de um certificado de AeMC, nos termos do parágrafo anterior, veio a obter a propriedade substancial ou veio a ser contratado para uma posição exigida por este Regulamento.

### Artigo 87º

#### **Duração e renovação do certificado de centro de medicina aeronáutica**

1. Um certificado de centro de medicina aeronáutica emitido pela AAM tem a validade de 24 (vinte e quatro) meses, a partir da data da sua emissão e é renovável por igual período, desde que se mantenham as condições requeridas pelo presente Regulamento.

2. O certificado de centro de medicina aeronáutica é válido pelo período referido no parágrafo anterior a não ser que:

a) O AeMC renuncie o certificado;

b) A AAM suspenda ou revogue o certificado; ou

c) A AAM decida impor limitações ao certificado de AeMC, devendo neste caso ocorrer a renovação antes dos 24 (vinte e quatro) meses.

3. O AeMC deve submeter o pedido de renovação do certificado de centro de medicina aeronáutica:

a) No formulário e do modo especificado pela AAM;

b) Contendo toda a informação exigida pela AAM;

c) Acompanhado do comprovativo de pagamento da taxa devida.

4. Um AeMC que se candidate a uma renovação do seu certificado de centro de medicina aeronáutica deve submeter o seu pedido de renovação pelo menos 60 (sessenta) dias antes do certificado atual expirar.

5. Se um pedido de renovação não for efetuado no prazo estipulado no parágrafo anterior, desde que não forem invocadas razões plausíveis ou as razões invocadas não forem consideradas plausíveis pela AAM, o AeMC deve seguir o procedimento de candidatura para emissão inicial determinado pela AAM.

6. Caso a AAM considerar plausíveis as razões invocadas pelo AeMC aquando da renovação, pode prolongar o prazo do certificado por forma a evitar a caducidade deste.

## CAPÍTULO X

### MANUTENÇÃO DA VALIDADE DA CERTIFICAÇÃO

#### Artigo 88º

##### Requisitos gerais

O certificado de centro de medicina aeronáutica mantém-se em vigor, a não ser que tenha sido previamente objeto de renúncia, suspensão, revogação ou tenha expirado em virtude de ter excedido a data de renovação que esteja especificada no certificado.

#### Artigo 89º

##### Suspensão ou revogação

1. Pode resultar na revogação ou suspensão do certificado de centro de medicina aeronáutica:

- a) A falta de conformidade do AeMC com os requisitos deste Regulamento ou com os termos e condições do certificado de centro de medicina aeronáutica;
- b) A recusa, por parte da AeMC, do acesso à AAM às instalações da organização para determinar a conformidade contínua com este Regulamento;
- c) A falta de pagamento de quaisquer encargos determinados pela AAM;
- d) Se a AeMC não efetuar as suas atividades por mais de 90 (noventa) dias, sem causa justificativa ou sem autorização da AAM.

2. Em caso de renúncia, caducidade ou revogação, o certificado deve ser devolvido à AAM no prazo de 7 (sete) dias úteis.

#### Artigo 90º

##### Acesso para inspeção

Para determinar a conformidade contínua com os regulamentos aplicáveis, o titular do certificado de AeMC deve:

- a) Garantir, à AAM, acesso irrestrito e ininterrupto, a qualquer hora, para inspecionar qualquer instalação, documento, registos, dados, procedimentos ou qualquer outro material relevante às suas atividades sujeitas a certificação sejam contratadas ou não, a

qualquer pessoa autorizada pela AAM;

b) Garantir que seja concedido à AAM acesso e cooperação relativamente a qualquer organização ou instalações que tenha contratado para a prestação de serviços.

### Artigo 91º

#### **Condução de auditorias e inspeções**

1. A AAM pode, a qualquer momento e sem aviso prévio, inspecionar um titular de um certificado de AeMC nas instalações deste para determinar a conformidade com o presente Regulamento.1.

2. Após a condução de uma inspeção ou auditoria, o titular da AeMC é notificado, por escrito, de qualquer não conformidade encontrada.

3. As não conformidades devem ser classificadas como se segue:

a) Nível 1 corresponde a uma não conformidade significativa com os requisitos aplicáveis dos Regulamentos, assim como com os procedimentos e manuais da organização, os termos de certificação, o certificado ou o conteúdo de uma declaração, que reduz o nível de segurança operacional ou põe seriamente em risco a segurança operacional;

b) Nível 2 corresponde a uma não conformidade com os requisitos aplicáveis dos Regulamentos, assim como com os procedimentos e manuais da organização, os termos de certificação, o certificado ou o conteúdo de uma declaração, que pode reduzir a segurança operacional ou, eventualmente, colocar em risco a segurança operacional.

4. Após receção da notificação de não conformidades segundo o parágrafo (b), o titular do certificado AeMC deve:

a) Identificar a causa principal da não conformidade;

b) Definir um plano de ação corretiva; e

c) Demonstrar que tomou todas as medidas corretivas adequadas, por forma a evitar a recorrência de não conformidades, no prazo acordado com a AAM.

6. Quando forem detetadas evidências de não conformidade com os requisitos deste Regulamento durante a supervisão ou qualquer outro processo a AAM deve tomar as seguintes ações:

a) No caso de não conformidade de nível 1:

i. Limitar ou suspender, total ou parcialmente, em função da gravidade da não

conformidade, a certificação da AeMC, até a organização tomar as medidas corretivas adequadas; ou

ii. Revogar a certificação do AeMC;

b) No caso de não conformidade de nível 2, conceder o prazo para a tomada de ações corretivas desde que apropriado à natureza da não conformidade, mas nunca superior a 3 (três) meses.

6. Sem prejuízo do disposto na alínea b) do número anterior nalgumas circunstâncias, e em função da natureza da não conformidade, a AAM pode alargar o prazo de 3 (três) meses, desde que seja apresentado um plano de ações corretivas sujeito a aprovação da AAM.

7. Se um AeMC não apresentar um plano de ações corretivas ou não aplicar as medidas corretivas no prazo acordado ou prorrogado pela AAM, o grau de gravidade da não conformidade aumenta para o nível 1 e são tomadas as medidas previstas alínea a) do n.º 5 do presente artigo.

## CAPÍTULO XI

### GESTÃO DOS AeMC

#### Artigo 92º

#### **Sistema de gestão**

O AeMC estabelece e mantém um sistema de gestão que deve incluir os processos:

- a) De certificação médica em conformidade com o presente Regulamento;
- b) Destinados a garantir o segredo médico em qualquer circunstância.

#### Artigo 93º

#### **Requisitos para o pessoal**

1. O AeMC deve dispor de:

- a) Um AME nomeado como chefe do AeMC, com privilégios para emitir certificados médicos da Classe 1 e com experiência suficiente em medicina aeronáutica para desempenhar as suas funções; e
- b) A nível do pessoal, um número adequado de AME, devidamente qualificados, bem como outro pessoal técnico e especializado.

2. O chefe do AeMC é responsável por coordenar a avaliação dos resultados dos exames e assinar

os relatórios, certidões e certificados médicos iniciais da Classe 1, 2 e 3.

#### Artigo 94º

### **Requisitos em matéria de instalações**

O AeMC deve estar equipado com material médico-técnico adequado para a realização dos exames médicos aeronáuticos necessários ao exercício dos privilégios constantes do âmbito do certificado.

#### Artigo 95º

### **Conservação de registos**

O AeMC deve conservar:

- a) Os registos dos exames médicos e das avaliações realizados, para efeitos de emissão, revalidação ou renovação dos certificados médicos e dos seus resultados, por um período mínimo de 10 (dez) anos após a data do último exame;
- b) Todos os registos médicos de um modo que garanta o respeito pelo segredo médico em qualquer circunstância; e
- c) Os registos de um modo que garanta a sua proteção contra danos, alterações e furto.

## CAPÍTULO XII

### **DISPOSIÇÕES FINAIS**

#### Artigo 96

### **Entrada em vigor**

O presente Regulamento entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Autoridade Aeronáutica Militar, na Praia, aos 06 de abril de 2026. – A Diretora, Tenente-coronel (Grad.) Teresa Sofia Brito Lima Soares

### **NI - NORMAS DE IMPLEMENTAÇÃO**

#### **NI - A Limitações ao Certificado Médico Aeronáutico Militar**

(a) As limitações que podem ser impostas ao titular do Certificado Médico Aeronáutico Militar, constam do quadro seguinte, constando igualmente do mesmo os respetivos códigos:

<b>Código</b> <i>Code</i>	<b>Limitação</b> <i>Limitation</i>
VDL	Uso de lentes de correção para longe e ter um par de óculos disponível <i>Wear corrective lenses and carry a spare set of spectacles</i>
TML	Restrição do período de validade do Certificado Médico Aeronáutico Militar <i>Restriction of the period of validity of the medical certificate</i>
VML	Uso de lentes multifocais e ter um par de óculos disponível e ter um par de óculos disponível <i>Wear multifocal spectacles and carry a spare set of spectacles</i>
VNL	Ter disponíveis lentes corretivas para visão ao perto e ter um par de óculos disponível <i>Have available corrective spectacles and carry a spare set of spectacles</i>
RXO	Requer exames por Oftalmologista <i>Specialist ophthalmological examinations</i>
CCL	Uso de lentes de contato <i>Wear contact lenses that correct for defective vision</i>
HAL	Uso mandatório de prótese auditiva <i>Hearing aid(s)</i>
SIC	Exame médico específico regular <i>Specific regular medical examination(s)</i>
SSL	Restrições especiais conforme especificado <i>Special restrictions as specified</i>
APL	Válido apenas para próteses aprovadas <i>valid only with approved prosthesis</i>
OCL	Válido apenas como Co-piloto <i>valid only as co-pilot</i>
OML	Válido apenas como ou com Co-piloto qualificado <i>Valid only as or with qualified co-pilot</i>
VCL	Voos VFR apenas diurnos <i>valid by day only</i>
OPL	Válido apenas sem passageiros <i>Valid only without passengers</i>
AHL	Válida com comandos manuais aprovados <i>Valid only with approved hand controls</i>

OAL	Restrita a aeronave tipo demonstrada <i>Restricted to demonstrated aircraft type</i>
-----	---

(b) Os códigos das limitações referidos no parágrafo anterior têm o seguinte significado:

(1) TML - O período de validade do seu Certificado Médico Aeronáutico Militar é limitado ao período indicado, pelas razões explicadas pelo seu médico examinador autorizado. Este período de validade começa na data do seu exame médico. O período de validade que eventualmente tenha ficado no seu Certificado Médico Aeronáutico Militar anterior fica assim sem efeito. Deverá apresentar-se para novo exame quando lhe for indicado e deverá seguir todas as recomendações médicas.

(2) VDL - De modo a cumprir os requisitos visuais da sua licença, terá de usar os óculos ou lentes de contato que corrijam a visão à distância incorreta conforme o exame e a aprovação de um médico examinador autorizado, enquanto exercendo os privilégios da sua licença. Terá também de ter consigo um par de óculos similar. Se usar lentes de contato, terá de ter consigo um par de óculos de reserva aprovados pelo AME. Não poderá usar lentes de contato enquanto no exercício dos privilégios da sua licença até que seja autorizado a fazê-lo por um AME. Deverá ter sempre em seu poder um par de óculos de recurso.

(3) VML - De modo a cumprir os requisitos visuais da sua licença, terá de usar os óculos necessários para a correção da visão à distância, visão intermédia e visão ao perto, conforme exame e aprovação por parte do examinador médico autorizado, e enquanto exercendo os privilégios da sua licença. As lentes de contatos ou óculos com armações, apenas para correção da visão ao perto, não podem ser usados. Também terá de ter em seu poder um par de óculos de recurso.

(4) VNL - De modo a cumprir os requisitos visuais da sua licença, terá de ter consigo óculos que corrijam a visão ao perto incorreta conforme o exame e a aprovação de um examinador médico autorizado, enquanto no exercício dos privilégios da sua licença. As lentes de contato ou óculos de aros, de correção ou para visão ao perto, não poderão ser usados. Também terá de ter em seu poder um par de óculos de recurso.

(5) VCL - Esta limitação é utilizada para pilotos privados e só pode ser aplicada em certificados médicos da classe 2. Permite que pilotos com variados graus de deficiência na identificação das cores possam operar aeronaves em circunstâncias específicas.

(6) OML - Esta limitação é aplicada a membros da tripulação que não correspondem aos requisitos médicos para operar como tripulação individual, mas que estão aptos para operar em multi-tripulação.

- (7) OCL - Esta limitação é uma extensão da limitação OML e é aplicada quando, por alguma razão médica bem definida, o indivíduo é avaliado como apto para operar como co-piloto mas não como PIC.
- (8) OSL - Esta limitação exige que a aeronave tenha comandos de voo duplos. O piloto de segurança terá de estar qualificado como PIC para a classe/tipo de aeronave e categorizado para as condições de voo. Terá de ocupar um assento de controlo, terá de ter conhecimento dos possíveis tipos de incapacidade de que você pode sofrer e terá de estar preparado para assumir o comando da aeronave durante o voo. Esta limitação também exige o uso permanente de segurança de ombros.
- (9) OAL - Esta limitação poderá ser aplicada a um piloto que tenha deficiência num membro ou qualquer outro problema anatómico que tenha sido demonstrado num voo médico de teste ou num simulador de voo para que fosse aceite, mas para adquirir uma restrição a um determinado tipo de aeronave.
- (10) OPL - Esta limitação poderá ser aplicada quando um piloto com problemas na estrutura muscular e óssea, ou outras condições médicas, possa representar um elemento acrescido de risco para voar em segurança, e que pode ser aceitável para o piloto, mas que não é aceitável para o transporte de passageiros.
- (11) APL - Esta limitação é semelhante em aplicação à limitação OPL e é aplicada para casos de deficiência de membros.
- (12) SSL - Esta limitação é utilizada para casos que não estão claramente definidos neste Regulamento, mas para casos nos quais a AMS considera necessário aplicar uma limitação.
- (13) SIC - Esta limitação requer que o AME contacte a AMS antes de proceder à renovação e recertificação após avaliação médica. É provável que envolva historial médico do qual o AME deve estar consciente antes de proceder a avaliação médica.
- (14) AMS - A AMS, como entidade delegada pela AAM e com responsabilidade total pela certificação médica, tem o direito de determinar que um certificado tenha de ser emitido apenas pela AMS e não por um AMC ou um AME, se as circunstâncias médicas assim o exigirem.
- (c) Para além das limitações indicadas no parágrafo (a), podem ser impostas outras limitações que sejam necessárias para garantir a segurança do voo.

Autoridade Aeronáutica Militar, na Praia, aos 06 de abril de 2026. — A Diretora, Tenente-coronel (Grad.) *Teresa Sofia Brito Lima Soares*.

## **MINISTÉRIO DA PROMOÇÃO DE INVESTIMENTOS E FOMENTO EMPRESARIAL**

### **Direção Geral do Emprego**

#### **Despacho n.º 20/2026**

**Sumário:** Atribuindo ao INSTITUTO POLITÉCNICO DEMOCRACIA E DESENVOLVIMENTO (IPDD), nos termos da legislação aplicável, a renovação com alargamento do alvará, que o acredita como entidade formadora para ministrar ações de formação profissional na modalidade contínua, na ilha de Santiago, Cidade da praia.

O Governo, através do Decreto-Lei n.º 6/2013, de 11 de fevereiro, estabelece o Regime de Acreditação das Entidades Formadoras para o desenvolvimento de cursos e ações de Formação Profissional nos termos previstos pelo Decreto-Lei n.º 14/2025, de 16 de maio, na alínea e) do n.º 2 do artigo 23º.

Assim sendo, o governo definiu a acreditação de entidades formadoras, como o processo de validação e reconhecimento formal de que uma entidade nacional ou estrangeira detém competências, meios e recursos adequados para desenvolver cursos e ações de formação profissional inicial e/ou contínua em determinadas áreas de formação e com indicação dos níveis de formação podendo candidatar-se ao processo, as entidades públicas e privadas, quer nacionais quer estrangeiras, regularmente constituídas, com personalidade jurídica e que preencham requisitos para desenvolverem cursos ou ações de formação inicial e/ou contínua em qualquer ponto do território nacional.

A acreditação é concedida por áreas de formação com indicação dos níveis de formação, sempre que se trate de formação profissional inicial.

Assim, ao abrigo do exposto na alínea e) do n.º 2 do artigo 23º, do Decreto-Lei n.º 14/2025, de 16 de maio, conjugado com o n.º 8 do artigo 9º, do Decreto-Lei n.º 6/2013, de 11 de fevereiro, o Diretor Geral do Emprego determina:

Atribuir nos termos da legislação aplicável, ao INSTITUTO POLITÉCNICO DEMOCRACIA E DESENVOLVIMENTO (IPDD), a renovação com alargamento do alvará, que o acredita como entidade formadora para ministrar ações de formação profissional na modalidade contínua, na ilha de Santiago, Cidade da praia, nas famílias profissionais, Administração e Gestão (AGE); Serviços sociais, culturais e comunitários (SSC); Tecnologias de Informação e Comunicação (TIC); Comércio, Transportes e Logística (COM), ficando esta, obrigada a cumprir integralmente o disposto no artigo 6º, do Decreto-Lei n.º 06/2013, de 11 de fevereiro.

O título deste alvará é de via autêntica e tem um prazo de validade de 4 (quatro) anos, de acordo com a data da emissão do alvará pela plataforma PAEF.

Praia, 03 de junho de 2026

Assina,

Diretor Geral do Emprego, *Danilson Fernando Borges Tavares*.

**MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO**  
Direção Geral do Planejamento, Orçamento e Gestão

**Retificação n.º 66/2026**

**Sumário:** Retificando a publicação feita de forma inexata no Boletim Oficial n.º 104, II Série, de 05 de junho de 2026, referente ao destacamento de Telma Fonseca Monteiro.

Por ter sido publicado de forma inexata no Boletim Oficial n.º 104, II Série, de 05 de junho de 2026, o despacho de Sua Excelência o Ministro da Educação, referente ao destacamento da Sra. Telma Fonseca Monteiro, Professor (a) do 2º Ciclo do Ensino Básico/E. Secundário GEF 5, Nível III, quadro do pessoal do Ministério da Educação, de novo se publica na parte que interessa:

**Onde se lê:**

... Destacamento para a Agência Reguladora do Ensino Superior...

**Deve ler-se:**

... Destacamento para a Direção Geral do Ensino Superior ...

Praia, aos 05 de junho de 2026. — A Diretora, *Dulcínia Lima Fermino*.

**MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO**  
Direção Geral do Planeamento, Orçamento e Gestão

**Extracto do Despacho n.º 734/2026**

**Sumário:** Concedendo o regresso ao quadro de origem de Isa Gandira Moreno Rodrigues, Gilda Mariane Santos Monteiro e José Eduardo Mendes da Lomba, Antonita Inês Vieira e Elisângela Maria Delgado dos Santos.

Extrato do Despacho de Sua Excelência o Ministro da Educação

De 03 de junho de 2026

**Isa Gandira Moreno Rodrigues**, Professor (a) do 2º Ciclo do Ensino Básico/E. Secundário GEF 5, Nível IV, quadro do pessoal da Delegação do Ministério da Educação de São Domingos, em exercício de funções como Deputada Nacional a tempo inteiro na Assembleia Nacional, é autorizada o regresso ao quadro de origem, ao abrigo do disposto no artigo 14º da Lei n.º 35/V/97, de 25 de agosto, que aprova o Estatuto dos Deputados, conjugado com o artigo 15º da Lei n.º 46/X/2025, de 06 de março, que aprova o Plano de Cargos Carreiras, funções e Remunerações (PCFR) do pessoal docente, com efeitos a partir de 19 de junho de 2026.

**Gilda Mariane Santos Monteiro**, Professor (a) do 2º Ciclo do Ensino Básico/E. Secundário GEF 5, Nível IV, quadro do pessoal da Escola Secundária Suzete Delgado, em exercício de funções como Deputada Nacional a tempo inteiro na Assembleia Nacional, é autorizada o regresso ao quadro de origem, ao abrigo do disposto no artigo 14º da Lei n.º 35/V/97, de 25 de agosto, que aprova o Estatuto dos Deputados, conjugado com o artigo 15º da Lei n.º 46/X/2025, de 06 de março, que aprova o Plano de Cargos Carreiras, funções e Remunerações (PCFR) do pessoal docente, com efeitos a partir de 19 de junho de 2026.

**José Eduardo Mendes da Lomba**, Professor (a) do 2º Ciclo do Ensino Básico/E. Secundário GEF 5, Nível VI, quadro do pessoal da Escola Técnica Grão Duque Henri, em exercício de funções como Deputado Nacional a tempo inteiro na Assembleia Nacional, é autorizado o regresso ao quadro de origem, ao abrigo do disposto no artigo 14º da Lei n.º 35/V/97, de 25 de agosto, que aprova o Estatuto dos Deputados, conjugado com o artigo 15º da Lei n.º 46/X/2025, de 06 de março, que aprova o Plano de Cargos Carreiras, funções e Remunerações (PCFR) do pessoal docente, com efeitos a partir de 19 de junho de 2026.

**Antonita Inês Vieira**, Professor (a) do 2º Ciclo do Ensino Básico/E. Secundário GEF 5, Nível IV, quadro do pessoal da Escola Secundária Horace Silver, em exercício de funções como Deputada Nacional a tempo inteiro na Assembleia Nacional, é autorizada o regresso ao quadro de origem, ao abrigo do disposto no artigo 14º da Lei n.º 35/V/97, de 25 de agosto, que aprova o Estatuto dos Deputados, conjugado com o artigo 15º da Lei n.º 46/X/2025, de 06 de março, que aprova o Plano de Cargos Carreiras, funções e Remunerações (PCFR) do pessoal docente, com

efeitos a partir de 19 de junho de 2026.

**Elisângela Maria Delgado dos Santos**, Professor (a) do 2º Ciclo do Ensino Básico/E. Secundário GEF 5, Nível IV, quadro do pessoal da Escola Secundária António Silva Pinto, em exercício de funções como Deputada Nacional a tempo inteiro na Assembleia Nacional, é autorizada o regresso ao quadro de origem, com a colocação na Delegação do Ministério da Educação de São Vicente, ao abrigo do disposto no artigo 14º da Lei n.º 35/V/97, de 25 de agosto, que aprova o Estatuto dos Deputados, conjugado com o artigo 15º da Lei n.º 46/X/2025, de 06 de março, que aprova o Plano de Cargos Carreiras, funções e Remunerações (PCFR) do pessoal docente, com efeitos a partir de 19 de junho de 2026.

Praia, aos 04 de junho de 2026. — A Diretora, *Dulcínia Lima Fermino*.

**MINISTÉRIO DA SAÚDE**

Direção Geral do Planeamento, Orçamento e Gestão

**Extracto do Despacho n.º 735/2026**

**Sumário:** Determinando a contratação e colocação dos 03 (três) profissionais, em regime de contrato por tempo indeterminado, na categoria de Enfermeiros Graduados – Nível I.

Extrato do Despacho de S. Excia o Ministro da Saúde

De 04 de junho de 2026

Na sequência do Concurso Público n.º 12/MSSS/2023, destinado à constituição de uma reserva de recrutamento de Enfermeiros Graduados – Nível I, mediante contrato de trabalho por tempo indeterminado para o Ministério da Saúde, conforme o Anúncio n.º 12/MS/2023, publicado no Boletim Oficial n.º 232, II Série, de 15 de dezembro de 2023, determina-se a contratação e colocação dos 03 (três) profissionais, em regime de contrato por tempo indeterminado, na categoria de Enfermeiros Graduados – Nível I, de acordo com a distribuição abaixo indicada.

N.º	Nome do Candidato	Colocação
1	Diarine Goiane Lopes dos Santos	Delegacia de Saúde de Porto Novo
2	Carla Sofia Lopes Moreno	Delegacia de Saúde de São Felipe
3	Deize Ivanilda Semedo Moreira*	Delegacia de Saúde de São Lourenço dos Órgãos

Visado pelo tribunal de Contas no dia 26 de maio de 2026.

\*Visado pelo tribunal de Contas no dia 22 de maio de 2026.

O presente despacho produz efeitos a partir da data da sua publicação no Boletim Oficial.

Direção do Serviço de Recursos Humanos, na Praia, aos 05 de junho de 2026. — O Diretor Geral, por delegação de Competência, *Imadoêno Cabral*.

**MINISTÉRIO DA SAÚDE**  
Direção Geral do Planeamento, Orçamento e Gestão

**Extrato do Despacho n.º 82/2026**

**Sumário:** Autorizando a transferência de Erickson Gomes Tavares da Delegacia de Saúde do Tarrafal de São Nicolau para o Hospital Regional Dr. João Morais

De 26 de maio de 2026

Ao abrigo do disposto na alínea d) do n.º 2 e n.º 6 do artigo 37.º do Decreto-Lei n.º 21/2025 de 03 de julho, conjugados com a alínea a) do n.º 2 do artigo 4.º, alínea a) do n.º 1 e.º 3 do artigo 5.º, todos do Decreto-Lei n.º 54/2009, de 7 de dezembro, e com os n.ºs 1 e 2 do artigo 132.º e n.º 1 do artigo 136.º, todos da Lei n.º 20/X/2023, de 24 de março, alterada pela Lei n.º 49/X/2025, de 7 de abril, é autorizada a transferência do funcionário Erickson Gomes Tavares, Enfermeiro Geral, pertencente ao quadro de pessoal da Direção-Geral do Planeamento, Orçamento e Gestão do Ministério da Saúde, da Delegacia de Saúde do Tarrafal de São Nicolau para o Hospital Regional Dr. João Morais.

O presente despacho produz efeitos a partir da publicação no Boletim Oficial.

O Diretor Geral, por Delegação de Competência, *Imadoeno Cabral*.

## MINISTÉRIO DAS INFRAESTRUTURAS, ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E HABITAÇÃO

Direção Geral do Planeamento, Orçamento e Gestão

### Extracto do Despacho n.º 736/2026

**Sumário:** Prorrogando por mais 1 (um) ano da requisição de Carlos Jorge Carvalho Casimiro, nas funções de Inspetor Sénior Nível I na Inspeção Geral do Ordenamento do Território, da Construção e da Imobiliária do Ministério das Infraestruturas, Ordenamento do Território e Habitação.

Extrato do Despacho de S. Ex.<sup>a</sup> o Ministro Das Infraestruturas, Ordenamento do Território e Habitação

De 05 de junho de 2026

Ao abrigo do disposto no n.º 4 do artigo 8º do Decreto-Lei n.º 54/2009, de 7 de dezembro, que estabelece o Regime de Mobilidade dos Funcionários da Administração Pública, conjugado com os n.ºs 3 e 5 do artigo 132º da Lei n.º 20/X/2023, de 24 de março, que estabelece o regime jurídico do emprego público, é prorrogada por mais 1 (um) ano a requisição do Sr. Carlos Jorge Carvalho Casimiro, Técnico Sénior Nível I, do quadro do Instituto Nacional de Gestão do Território, para continuar a exercer as funções de Inspetor Sénior Nível I na Inspeção Geral do Ordenamento do Território, da Construção e da Imobiliária do Ministério das Infraestruturas, Ordenamento do Território e Habitação, com efeito a partir do dia 14 de junho de 2026.

Direcção Geral de Planeamento, Orçamento e Gestão do Ministério das Infraestruturas, Ordenamento do Território e da Habitação, Praia, aos 08 de junho de 2026. — A Diretora Geral Interina, *Vanessa Helena Livramento Pinto Silva*.

**MINISTÉRIO DA JUSTIÇA**  
Direção Geral dos Registos, Notariado e Identificação

**Extrato de Publicação da Associação n.º 325/2026**

**Sumário:** Certifica narrativamente, para efeitos de publicação, que na Conservatória, foi registada a constituição de uma associação religiosa denominada: "ASSOCIAÇÃO DA CONGREGAÇÃO DAS IRMÃS MISSIONÁRIAS DE ESPÍRITO SANTO EM CABO VERDE".

Extrato

Certifica narrativamente, para efeito de publicação, nos termos do artigo 9.º, n.º 1, alínea b), da Lei n.º 25/VI/2003, de 21 de julho, que nesta Conservatória, a meu cargo, foi registada, nos termos seguintes, a constituição de uma associação religiosa denominada "ASSOCIAÇÃO DA CONGREGAÇÃO DAS IRMÃS MISSIONÁRIAS DE ESPÍRITO SANTO EM CABO VERDE", contribuinte fiscal n.º 589813692, com sede em Prainha, cidade da Praia, de duração indeterminada, tendo por objeto:

1. Proclamar o evangelho e dar testemunho dele;
2. Perseverar no meio dos sofrimentos e das fadigas;
3. Ser um só coração e uma só alma em comunidade;
4. Colaborar no desenvolvimento humano e social através das atividades pastorais e sociais das irmãs e, nomeadamente:
  - a) Coordenar a atividade missionária das Irmãs em Cabo Verde;
  - b) Formar mulheres;
  - c) Trabalhar na saúde em todas as suas vertentes;
  - d) Fazer acompanhamento das famílias em situação de vulnerabilidade;
  - e) Educar formal e informalmente;
  - f) Apoiar os jovens em dificuldade;
  - g) Acolher as pessoas portadoras de deficiências/doentes.

PATRIMÓNIO INICIAL: 10.000\$00 (dez mil escudos).

TITULARES DOS ÓRGÃOS SOCIAIS DESIGNADOS:

Direção:

Presidente: Maria Adelaide Mendes Teixeira, NIF 129454400;

Secretária: Luisa Barros Martins, NIF 104990902;

Tesoureira: Jacinta Freire Tavares, NIF 100081444.

Conselho Fiscal:

Presidente: Angelina Semedo Moreira, NIF 133931382;

Vice-Presidente: Maria Paula Pereira Semedo, NIF 120329727;

Vogal: Maria Antónia Cardoso Almeida, NIF 101057601.

Assembleia Geral:

Presidente: Helena Duarte Veiga, NIF 129638013;

Vice-Presidente: Maria de Fátima Gomes da Moura, NIF 131542303;

Secretária: Vitorina Gomes Moreno, NIF 114905436.

DURAÇÃO DE MANDATO: 3 (três) anos.

FORMA DE OBRIGAR: A associação vincula-se pela assinatura da Presidente da Direção, ou pelo representante indicado pela Direção.

Está conforme o original.

Conservatória de Registo das Pessoas Coletivas, aos 2 de junho de 2026. — O Conservador,  
*Victor Manuel Furtado da Veiga.*

**MINISTÉRIO DA JUSTIÇA**  
Direção Geral dos Registos, Notariado e Identificação

**Extrato de Publicação da Associação n.º 326/2026**

**Sumário:** Certifica narrativamente, para efeitos de publicação, que na Conservatória, foi registada, nos termos seguintes, a constituição de uma associação denominada: "ASSOCIAÇÃO DESPORTIVA RECREATIVA E CULTURAL VETERANOS DE SANTA MARIA".

Extrato

Certifica narrativamente, para efeitos de publicação, que nesta Conservatória, a meu cargo, e nos termos do disposto na alínea b) do n.º 1 do artigo 9.º da Lei n.º 25/VI/2003, de 21 de julho, foi constituída uma associação sem fins lucrativos denominada “Associação Desportiva Recreativa e Cultural Veteranos de Santa Maria”, com o NIF 500050953 e sede na freguesia de Nossa Senhora das Dores, cidade de Santa Maria, ilha do Sal, com o património inicial de 15.000\$00 (quinze mil escudos), matriculada sob o n.º 2/2006.06.04, nos seguintes termos:

Objeto: Promover práticas desportivas, recreativas e culturais; fomentar a instrução, formação profissional e beneficência; promover a inclusão e assistência social; contribuir para a valorização e ocupação salutar dos tempos livres.

A Associação poderá ainda desenvolver projetos de responsabilidade social e de desenvolvimento comunitário.

Órgãos Sociais:

1. Assembleia Geral

A Mesa da Assembleia Geral é composta por um Presidente, um Vice-Presidente e um Secretário:

Presidente — Jucelino Ileny Correia Fortes;

Vice-Presidente — Euclides Silva do Rosário;

Secretário — António Jorge Pereira Fortes.

1. Direção

A Direção é composta por um Presidente, um Vice-Presidente, um Tesoureiro e dois Vogais:

Presidente — Elton Ramos Duarte;

Vice-Presidente — Diliano Silva do Rosário;

Tesoureiro — Edy Carlos Pereira;

Vogal — António Brito Lucas Mariano;

Vogal — Luís Adolfo Duarte Gomes.

#### 1. Conselho Fiscal

O Conselho Fiscal é composto por um Presidente, um Secretário e um Vogal:

Presidente — Vlademir Manuel Nunes Boaventura;

Secretário — Constantino da Cruz;

Vogal — Carlos Henrique Monteiro.

Duração do mandato: 4 (quatro) anos.

Forma de obrigar:

A associação obriga-se em qualquer ato, contrato e/ou perante terceiros pelas assinaturas conjuntas do Presidente da Direção e de quaisquer dois membros da Direção e/ou pelas assinaturas conjuntas do Presidente da Direção e do Tesoureiro.

Pela assinatura do Presidente da Direção ou de quem o substituir e de mais dois membros desse órgão.

Os atos de mero expediente, entendendo-se como tal a correspondência, os recibos apostos em cheques ou vales de correio entregues em instituições bancárias para crédito, poderão ser assinados pelo Presidente ou por quem o substituir.

Está conforme o original.

Conservatória dos Registos de Santa Maria, aos 8 de junho de 2026. — O Conservador/Notário,  
*Miguel João Duarte.*

**MINISTÉRIO DA JUSTIÇA**  
Direção Geral dos Registos, Notariado e Identificação

**Extrato de Publicação da Sociedade n.º 327/2026**

**Sumário:** Certifica narrativamente, para efeitos de publicação, que nesta Conservatória dos Registos, encontra-se exarado um registo de constituição de uma sociedade comercial por quotas unipessoal denominada: "FOGO PIROTECNIA, SOCIEDADE UNIPESSOAL, LDA".

Extrato

Certifica narrativamente, para efeitos de publicação, que nesta Conservatória dos Registos, a meu cargo, encontra-se exarado um registo de constituição de uma sociedade comercial por quotas unipessoal denominada «FOGO PIROTECNIA, SOCIEDADE UNIPESSOAL, LDA», contribuinte fiscal n.º 216241049, com sede social na cidade de São Filipe, Nossa Senhora da Conceição, ilha do Fogo, constituída por tempo indeterminado, matriculada na Conservatória dos Registos de São Filipe sob o n.º 216241049/420260604, e que tem por objeto:

- Importação, exportação e distribuição de materiais pirotécnicos;
- Comercialização de artigos pirotécnicos;
- Organização e execução de espetáculos pirotécnicos;
- Prestação de serviços relacionados com eventos festivos, culturais e recreativos que incluam efeitos pirotécnicos;
- Formação e consultoria em segurança pirotécnica.

CAPITAL: 500.000\$00 (quinhentos mil escudos).

SÓCIO/QUOTA:

Quota: 500.000\$00;

Titular: Luisandro Ulisses dos Santos Gonçalves, solteiro, maior, residente na cidade de São Filipe, NIF 120010151.

FORMA DE OBRIGAR: Pela intervenção do gerente.

GERENTE: Luisandro Ulisses dos Santos Gonçalves.

Está conforme.

Conservatória dos Registos e Cartório Notarial de São Filipe, aos 8 de junho de 2026. — O Conservador, *Manuel António Pina Rodrigues Rosa*.

**MINISTÉRIO DA JUSTIÇA**  
Direção Geral dos Registos, Notariado e Identificação

**Extrato de Publicação da Sociedade n.º 328/2026**

**Sumário:** Certifica narrativamente, para efeitos de publicação, que na Conservatória, foi registada, a alteração de sede, cessação de funções, nomeação de órgão social e alteração do pacto social da sociedade comercial anónima denominada: "PONTA AVENIDA HOTELS, S.A".

Extrato

Certifica narrativamente, para efeitos de publicação, que nesta Conservatória, a meu cargo, se encontra exarado um registo de alteração de sede, cessação de funções, nomeação de órgão social e alteração do pacto social da sociedade comercial anónima denominada "PONTA AVENIDA HOTELS, S.A.", com sede em Santa Maria, Rua 1.º de Junho, Edifício Bazamore, Nossa Senhora das Dores, ilha do Sal, e com o capital social de 100.000\$00 (cem mil escudos), matriculada na Conservatória dos Registos Predial, Comercial e Automóvel do Sal sob o número 280231202/4489020190321.

SEDE: Hotel Riu Palace Cabo Verde, Urbanização Cabocan, Lote A2-A3, Ponta Preta, Nossa Senhora das Dores, Cidade de Santa Maria, ilha do Sal.

**CESSAÇÃO DE FUNÇÕES:**

Victor Afonso Gonçalves Fidalgo.

Causa: Renúncia.

Data: 5 de maio de 2026.

**NOMEAÇÃO:**

Joan Trian Riu, NIF 170243800.

Cargo: Administrador Único.

**FORMA DE OBRIGAR:**

A sociedade vincula-se com a assinatura do seu Administrador Único, Joan Trian Riu.

**ALTERAÇÃO DO PACTO SOCIAL:** Alteração integral do pacto social.

Conservatória dos Registos Predial, Comercial e Automóvel do Sal, aos 3 de junho de 2026. — O Conservador, *José Ulisses Fortes Furtado*.





**II Série**  
**BOLETIM OFICIAL**  
Registo legal, nº2/2001  
de 21 de Dezembro de 2001

