

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 as 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 5.º

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*.