



PARTE E

AUTORIDADE NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL

Regulamento n.º 1093/2016

Condições de operação aplicáveis à utilização do espaço aéreo pelos sistemas de aeronaves civis pilotadas remotamente (“Drones”)

A utilização de aeronaves civis não tripuladas, usualmente conhecidas como “Drones”, pilotadas a partir de uma estação de piloto remoto ou com capacidade de operar autonomamente, é hoje uma realidade irrefutável, seja em atividades de recreio, desportivas, de competição, de interesse público ou em atividades de natureza comercial.

Esta realidade tende a conhecer um desenvolvimento e incremento substanciais, sendo que a operação massiva e desregulada das mesmas pode, em certas situações, ser suscetível de afetar negativamente a segurança operacional da navegação aérea e ainda a segurança de pessoas e bens à superfície, bem como permitir a sua utilização para a prática de atos de interferência ilícita.

Tendo em consideração que ainda não existe, a nível internacional ou europeu, legislação harmonizada especificamente aplicável à utilização e operação deste tipo de aeronaves, pese embora existam já algumas iniciativas em curso na Organização da Aviação Civil Internacional, bem como na Agência Europeia para a Segurança da Aviação, e tendo presente a utilização crescente, para os mais diversos fins, destas aeronaves, e os riscos inerentes à sua utilização desregulada, anteriormente identificados, importa proceder à criação de normas nacionais que, numa primeira fase, determinem desde já as condições aplicáveis à operação e utilização destas aeronaves no espaço aéreo nacional.

Assim, o presente Regulamento estabelece as condições de operação aplicáveis aos sistemas de aeronaves pilotadas remotamente (RPAS), tendo em consideração, nomeadamente, as normas aplicáveis à organização do espaço aéreo e as regras do ar, constantes do Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012, que estabelece as regras do ar comuns e as disposições operacionais no respeitante aos serviços e procedimentos de navegação aérea, bem como as várias realidades existentes, no que concerne aos locais onde as mesmas podem ou não ser utilizadas. Neste âmbito, importa destacar a regra geral que confere liberdade para efetuar voos diurnos, à linha de vista, até uma altura de 120 m (400 pés), nos casos em que as aeronaves não se encontram a voar em áreas sujeitas a restrições ou na proximidade de infraestruturas aeroportuárias.

De realçar que o presente Regulamento regula as condições aplicáveis à utilização do espaço aéreo independentemente da atividade que se pretende realizar ou da finalidade de utilização destas aeronaves.

Adicionalmente, realça-se que o presente Regulamento dá igualmente cumprimento ao n.º 4 do artigo 1.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) 2016/1185, da Comissão, de 20 de julho, nos termos do qual se prevê que os Estados-Membros devem assegurar que sejam instituídas regras nacionais para que os aeromodelos e as aeronaves brinquedo sejam utilizados de forma a minimizar os perigos relacionados com a segurança da aviação civil, das pessoas, dos bens e das outras aeronaves.

Para o efeito, quanto às aeronaves brinquedo define-se o que se entende pelas mesmas, sujeitando-as ao cumprimento do disposto no presente Regulamento e definindo a altura máxima a que podem voar, uma vez que, pelo facto de se tratarem de um mero brinquedo, estão necessariamente sujeitas a limites de altura mais restritos do que as demais aeronaves pilotadas remotamente.

Quanto aos aeromodelos, confere-se a possibilidade de poderem voar livremente até alturas superiores às geralmente definidas para as aeronaves pilotadas remotamente, desde que os voos sejam efetuados em locais ou pistas com áreas cujas características e limites laterais e verticais estejam publicados nas publicações de informação aeronáutica nacionais, após autorização da Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANAC). Quando os voos forem efetuados fora de tais áreas, aplica-se aos aeromodelos as regras gerais, nomeadamente no que respeita aos limites de altura de voo.

A operação de sistemas de aeronaves civis pilotadas remotamente em espaços fechados ou cobertos exclui-se do âmbito de aplicação do presente Regulamento, uma vez que tais situações não contêm com a

segurança operacional da navegação aérea e com a utilização do espaço aéreo, enquadrando-se na utilização privada de âmbito exclusivamente doméstico, com riscos muito limitados, ou na realização de espetáculos, que se encontram sujeitos a um regime jurídico próprio.

Por último, realça-se que o disposto no presente Regulamento não afasta a necessidade de cumprimento, por parte dos operadores e pilotos destas aeronaves, de outros regimes jurídicos que sejam aplicáveis, referindo-se, a título de exemplo e em face da utilização massiva de equipamentos destinados a recolha de imagens nas aeronaves pilotadas remotamente, a necessidade de cumprimento do disposto na Lei n.º 67/98, de 26 de outubro, alterada pela Lei n.º 103/2015, de 24 de agosto, que aprovou a Lei de Proteção de Dados Pessoais, bem como o facto de a utilização para efeitos de levantamentos aéreos, nomeadamente fotografia, filmagem aérea, e respetiva divulgação, carecer de autorização da Autoridade Aeronáutica Nacional (www.aan.pt), em conformidade com o disposto na legislação especificamente aplicável, designadamente na Lei n.º 28/2013, de 12 de abril, no Decreto-Lei n.º 42071, de 30 de dezembro de 1958 e da Portaria n.º 17568, de 2 de fevereiro de 1960, alterada pela Portaria n.º 358/2000, de 20 de junho.

Desta forma a ANAC, enquanto autoridade competente para efeitos do disposto no Regulamento europeu anteriormente mencionado, em conformidade com o artigo 21.º do Decreto-Lei n.º 163/2015, de 17 de agosto, competindo-lhe igualmente, em conformidade com a alínea a) do n.º 5 do artigo 32.º dos respetivos Estatutos, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 40/2015, de 16 de março, autorizar o acesso, por parte de aeronaves civis, ao espaço aéreo sob controlo ou jurisdição do Estado Português, procede à determinação das condições de autorização aplicáveis à operação de RPAS, contribuindo para o reforço da segurança da navegação aérea.

O presente Regulamento foi objeto de consulta pública, nos termos do Artigo 30.º dos Estatutos da ANAC.

Assim, ao abrigo do disposto no artigo 29.º dos respetivos Estatutos, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 40/2015, de 16 de março, o Conselho de Administração da Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANAC), por deliberação de 24 de novembro de 2016, aprova o seguinte Regulamento:

Artigo 1.º

Objeto e âmbito de aplicação

1 — O presente Regulamento aplica-se à operação de sistemas de aeronaves civis pilotadas remotamente, definindo as respetivas condições de operação e autorização quanto à sua utilização no espaço aéreo nacional.

2 — Aos aeromodelos e às aeronaves brinquedo aplicam-se as normas aprovadas pelo Decreto-Lei n.º 9.º e 10.º do presente Regulamento.

3 — Exclui-se do âmbito do presente Regulamento.

a) A operação de sistemas de aeronaves civis pilotadas remotamente consideradas aeronaves de Estado;

b) A operação de sistemas de aeronaves civis pilotadas remotamente em espaços fechados ou cobertos.

Artigo 2.º

Definições e siglas

Para efeitos do presente Regulamento, adotam-se as seguintes definições e siglas:

a) «ANAC», Autoridade Nacional da Aviação Civil;

b) «AAN», Autoridade Aeronáutica Nacional, criada pela Lei n.º 28/2013, de 12 de abril;

c) «Aeródromo», área definida em terra ou água, incluindo quaisquer edifícios, instalações e equipamento, destinada a ser usada, no todo ou em parte, para a chegada, partida e movimento de aeronaves;

d) «Aeromodelo», aeronave pilotada remotamente, que não uma aeronave brinquedo, com uma massa operacional até 25 kg, capaz de voo sustentado na atmosfera e utilizada exclusivamente para exibição, competição ou atividades recreativas;

e) «Aeronave brinquedo», aeronave pilotada remotamente, não equipada com motor de combustão e com peso máximo operacional inferior a 0,250 kg, concebida ou destinada, exclusivamente ou não, a ser utilizada para fins lúdicos por crianças de idade inferior a 14 anos;

f) «Aeronave não tripulada», aeronave que se destina a operar sem piloto a bordo, a qual tem capacidade para operar autonomamente ou ser pilotada remotamente;

g) «Aeronaves de Estado», as aeronaves usadas nos serviços militares, aduaneiros e policiais;

h) «Aeronave pilotada remotamente (RPA, Remotely Piloted Aircraft)», aeronave não tripulada que é pilotada a partir de uma estação de piloto remoto;

i) «Área perigosa», espaço aéreo de dimensões definidas, dentro do qual possam existir, em momentos específicos, atividades perigosas para o voo de aeronaves;

j) «Área proibida», espaço aéreo de dimensões definidas, sobre o território ou águas territoriais, dentro do qual o voo de aeronaves é proibido;

k) «Área reservada», espaço aéreo de dimensões definidas, vertical e lateralmente, que se encontra, normalmente, sob jurisdição de uma entidade aeronáutica, no interior da qual se podem efetivar atividades aéreas de caráter temporário;

l) «Área restrita», espaço aéreo de dimensões definidas, sobre o território ou as águas territoriais de um Estado, no qual o voo de aeronaves é sujeito a restrições de acordo com determinadas condições especificadas;

m) «Classificação do espaço aéreo», partição do espaço aéreo em volumes de serviços de tráfego aéreo de dimensões definidas, designados por ordem alfabética, nos quais podem operar tipos específicos de voos e para os quais são especificados serviços de tráfego aéreo e regras de operação;

n) «Espaço aéreo controlado», espaço aéreo de dimensões definidas no interior do qual são prestados os serviços de controlo de tráfego aéreo de acordo com a classificação do espaço aéreo;

o) «Estação de piloto remoto (EPR)», componente do sistema de aeronaves pilotadas remotamente, onde se encontram os equipamentos utilizados para pilotar a aeronave pilotada remotamente;

p) «Instalações militares», instalações das Forças Armadas ou de interesse para a defesa nacional, de caráter permanente ou temporário, cujas zonas confinantes estejam sujeitas a servidão militar, nos termos do disposto na Lei n.º 2078, de 11 de julho de 1955, bem como as zonas onde decorram operações militares;

q) «Vista em primeira pessoa (FPV, First-person-view)», modo de operação de uma RPA em que o piloto remoto monitoriza a posição da aeronave através de uma câmara instalada na mesma;

r) «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;

s) «Observador de aeronave pilotada remotamente», pessoa designada pelo operador que, por observação visual das aeronaves pilotadas remotamente, ajuda o piloto remoto na condução segura do voo;

t) «Operador», pessoa, organização ou empresa envolvida, ou que se propõe envolver, na operação de uma ou mais aeronaves pilotadas remotamente;

u) «Operação autónoma», operação durante a qual a aeronave pilotada remotamente é operada sem a intervenção do piloto remoto na gestão do voo;

v) «Operação à linha de vista (VLOS, Visual Line-of-Sight)», operação segundo as regras de voo visual em que o piloto remoto ou o observador da aeronave pilotada remotamente mantêm contacto visual direto, sem ajuda, com a referida aeronave;

w) «Operação além da linha de vista (BVLOS, Beyond Visual Line-of-Sight)», operação onde nem o piloto remoto nem o observador de aeronave pilotada remotamente conseguem manter contacto visual direto, sem ajuda, com a respetiva aeronave;

x) «Pacote de Informação Aeronáutica Integrada (IAIP, Integrated Aeronautical Information Publication)», pacote constituído pelos seguintes elementos:

i) Publicações de informação aeronáutica, incluindo o serviço de alterações;

ii) Suplementos às publicações de informação aeronáutica;

iii) NOTAM e boletins de informação antes do voo;

iv) Circulares de informação aeronáutica; e

v) Listas de verificação e listas de NOTAM válidos;

y) «Piloto remoto», pessoa que exerce as funções essenciais da operação de uma aeronave não tripulada e que manipula, programa ou manuseia os controlos ou comandos de voo, conforme apropriado, durante o tempo de voo;

z) «Reserva de espaço aéreo», volume definido de espaço aéreo reservado a título temporário para utilização exclusiva ou específica por determinadas categorias de utilizadores;

aa) «Serviço de controlo de tráfego aéreo», serviço prestado com o objetivo de evitar colisões entre aeronaves e, na área de manobra, entre aeronaves e obstáculos e manter um fluxo de tráfego aéreo ordenado e expedito;

bb) «Serviço de informação de voo», serviço prestado com o objetivo de formular recomendações e fornecer informações úteis para que os voos sejam conduzidos de uma forma eficiente e segura;

cc) «Sistema de aeronave pilotada remotamente (RPAS, Remotely Piloted Aircraft System)», sistema que compreende a aeronave pilotada remotamente, a estação de piloto remoto associada, os canais de comunicação para comando e controlo requeridos e quaisquer outros componentes, conforme especificado no projeto do sistema;

dd) «Substâncias psicoativas», álcool, opiáceos, canabinóides, sedativos e hipnóticos, cocaína, outros psicoestimulantes, alucinógenos e solventes voláteis, com exceção do café e do tabaco;

ee) «Superfície», linha do limite superior do nível do solo ou da água;

ff) «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 25 minutos e o pôr-do-sol mais 25 minutos;

gg) «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 25 minutos e o nascer do sol menos 25 minutos;

hh) «Zona de controlo (CTR, Control Zone)», espaço aéreo controlado que se prolonga no sentido ascendente a partir da superfície terrestre até um limite superior especificado;

ii) «Zona de equipamento transponder e rádio obrigatório (TRMZ, Transponder Radio Mandatory Zone)», espaço aéreo de dimensões definidas no qual é obrigatório dispor de e utilizar equipamento transponder para comunicar a altitude de pressão e equipamento rádio;

jj) «Zona de tráfego de aeródromo (ATZ, Aerodrome Traffic Zone)», espaço aéreo de dimensões definidas, estabelecido em torno de um aeródromo para proteger o tráfego desse aeródromo.

Artigo 3.º

Regras gerais de operação

1 — As RPA apenas podem efetuar voos diurnos, em operações VLOS, até 120 metros acima da superfície (400 pés), à exceção das aeronaves brinquedo, que não devem exceder 30 metros de altura (100 pés).

2 — A operação de RPAS deve ser executada de forma a minimizar riscos para as pessoas, bens e outras aeronaves.

3 — As RPA devem manter uma distância segura de pessoas e bens patrimoniais, de forma a evitar danos em caso de acidente ou incidente.

4 — O piloto remoto deve dar prioridade de passagem às aeronaves tripuladas e afastar-se das mesmas sempre que, por qualquer razão, as aeronaves tripuladas estejam excecionalmente a voar a uma altura próxima da RPA.

5 — Os pilotos remotos e os observadores de RPA não podem exercer funções quando se encontrem em qualquer situação de incapacidade da sua aptidão física ou mental, que possa afetar a segurança no exercício daquelas funções, nem quando se encontrem sob a influência de quaisquer substâncias psicoativas ou medicamentos que possam afetar a sua capacidade de as exercer de forma segura e adequada.

6 — O piloto remoto deve certificar-se previamente que tanto a RPA, como o restante sistema, se encontram em perfeitas condições para a realização do voo.

7 — Existindo um ou mais observadores a auxiliar o piloto remoto, os mesmos devem manter contacto visual direto e ter capacidade para estabelecer a qualquer momento comunicações bilaterais diretas, por qualquer meio ao seu dispor.

8 — Nas operações VLOS não podem ser pilotadas mais de uma aeronave em simultâneo.

9 — As RPA devem voar sempre com luzes de identificação ligadas, independentemente de se tratar de voos noturnos ou diurnos.

10 — As RPA que se encontrarem a voar no interior das áreas mencionadas no n.º 1 do artigo 8.º, podem evoluir até ao limite máximo vertical de tais áreas, ainda que o mesmo seja superior a 120 metros acima da superfície.

Artigo 4.º

Regras específicas de operação

1 — Ficam sujeitos às regras específicas de operação, previstas nos artigos seguintes:

a) Os voos nas proximidades de infraestruturas aeroportuárias civis;

b) Os voos realizados com aeromodelos;

- c) Os voos realizados com aeronaves brinquedo;
- d) Voos cuja realização carece de autorização expressa da ANAC;
- e) Operações e voos com restrições.

2 — O voo de uma RPA em áreas de jurisdição militar, designadamente em áreas restritas ou em áreas temporariamente reservadas constantes das publicações aeronáuticas nacionais, incluindo na CTR das Lajes, depende de autorização da AAN.

3 — Sem prejuízo do disposto no artigo 14.º, as informações relativas às infraestruturas aeroportuárias e às áreas mencionadas nos números anteriores, constam das publicações de informação aeronáutica nacionais, designadamente do IAIP Portugal e do Manual VFR.

Artigo 5.º

Voos de RPA na proximidade de aeródromos com CTR associada

1 — Aos voos de RPA realizados na proximidade de aeródromos civis com uma CTR associada, durante o horário de funcionamento publicado nos manuais de informação aeronáutica, aplicam-se as regras e restrições constantes do Anexo ao presente Regulamento, do qual faz parte integrante.

2 — Por forma a garantir o cumprimento das alturas máximas de voo aplicáveis, as RPA que efetuem voos no interior de uma CTR devem ter capacidade para fornecer informação, em tempo real, ao piloto remoto sobre a altura a que estão a voar, não podendo voar acima do obstáculo natural ou artificial mais próximo da aeronave num raio de 75 metros na ausência de tal equipamento.

Artigo 6.º

Voos de RPA na proximidade de aeródromos com ATZ associada ou TRMZ

1 — Os voos de RPA realizados no interior de uma ATZ associada a aeródromo civil ou TRMZ, durante o horário de funcionamento publicado nos manuais de informação aeronáutica, carecem de permissão prévia da entidade responsável pela prestação dos serviços de informação de voo do aeródromo, salvo se a RPA não exceder a altura do obstáculo natural ou artificial mais próximo num raio de 75 metros, centrado na aeronave, e não abranger o espaço aéreo sobrejacente ao aeródromo, delimitado pelos limites geográficos da respetiva infraestrutura aeroportuária.

2 — Para efeitos do disposto no número anterior, o serviço de informação de voo do aeródromo deve assegurar que o operador ou o piloto do RPA disponibilizam um contacto direto para a eventual necessidade de estabelecimento de comunicações imediatas e urgentes, devendo igualmente assegurar que não existem, no interior da ATZ e da TRMZ, voos simultâneos de RPA e de aeronaves tripuladas, aplicando-se, em tais casos, os seguintes limites de altura:

- a) No interior da ATZ: as RPA podem voar até à altura correspondente ao limite máximo vertical da respetiva ATZ;
- b) No interior da TRMZ: as RPA podem voar até 120 metros acima da superfície (400 pés).

Artigo 7.º

Voos de RPA na proximidade de aeródromos sem CTR ou ATZ associada

1 — Os voos de RPA, até 120 metros acima da superfície (400 pés), realizados num círculo de 2,5 km de raio centrado no ponto de referência do aeródromo civil certificado, sem CTR ou ATZ associada, ou no ponto de referência de uma pista de ultraleves aprovada, carecem de autorização expressa do diretor de aeródromo ou do responsável pela pista de ultraleves, respetivamente, salvo se a RPA não exceder a altura do obstáculo natural ou artificial mais próximo num raio de 75 metros, centrado na aeronave, e não abranger o espaço aéreo sobrejacente ao aeródromo ou à pista de ultraleves, delimitado pelos limites geográficos da respetiva infraestrutura aeroportuária.

2 — Para efeitos do disposto no número anterior, o diretor do aeródromo ou o responsável pela pista de ultraleves, consoante aplicável, deve assegurar que, no período abrangido pelo voo da RPA, não existem em simultâneo aeronaves tripuladas a evoluir de e para o aeródromo ou pista de ultraleves.

Artigo 8.º

Norma de isenção para os voos de aeromodelos

1 — Os voos de aeromodelos efetuados em locais ou pistas com áreas cujas características e limites laterais e verticais estejam publicitados

nas publicações de informação aeronáutica nacionais estão isentos do cumprimento do disposto no artigo 3.º

2 — Para efeitos do disposto no número anterior, a ANAC pode autorizar os mencionados locais ou pistas, mediante requerimento dos interessados, devendo o mesmo conter a localização das pistas, com referência às coordenadas geográficas, limites laterais e verticais da área de espaço aéreo onde os aeromodelos pretendem voar, as horas habituais de atividade ou utilização e mencionar a entidade responsável pela área ou pistas.

3 — As publicações de informação aeronáutica nacionais identificam os procedimentos a cumprir sempre que se pretenda voar no interior de tais áreas, nomeadamente a necessidade de efetuar um contacto telefónico prévio com o órgão dos serviços de tráfego aéreo competente, para ativação da respetiva área.

4 — As áreas mencionadas no n.º 1 podem ser igualmente criadas em espaço aéreo sobrejacente a um aeródromo civil certificado, sem CTR ou ATZ associada, ou a uma pista de ultraleves aprovada, sendo, em tais situações, permitido o voo de aeromodelos após autorização do diretor do aeródromo ou do responsável da pista de ultraleves e após cumprimento dos procedimentos mencionados no número anterior.

5 — Para efeitos do disposto no número anterior, a publicitação de tais áreas deve ser solicitada pelo respetivo diretor de aeródromo ou responsável pela pista de ultraleves, respetivamente.

Artigo 9.º

Aeronaves brinquedo

1 — Aplicam-se às aeronaves brinquedo as seguintes normas especiais:

- a) As aeronaves brinquedo não podem voar sobre pessoas;
- b) As aeronaves brinquedo devem manter uma distância mínima horizontal, em relação a pessoas e bens, de 30 metros.

2 — Ao voo de aeronaves brinquedo no interior das áreas de proteção operacional dos aeródromos constantes do Anexo ao presente Regulamento, aplicam-se as mesmas regras e restrições aí descritas, salvo quanto à altura máxima de voo, que, em caso algum, deve exceder os 30 metros acima da superfície (100 pés).

3 — Aplicam-se igualmente aos voos no interior das áreas mencionadas no número anterior o disposto no n.º 2 do artigo 5.º

4 — Aplica-se às aeronaves brinquedo o disposto no n.º 2 do artigo 4.º e nos artigos 6.º e 7.º, salvo quanto à altura máxima de voo permitida, que, em caso algum, deve exceder os 30 metros acima da superfície (100 pés).

Artigo 10.º

Voos sujeitos a autorização da ANAC

1 — Sem prejuízo do disposto no n.º 10 do artigo 3.º, na alínea a) do n.º 2 do artigo 6.º, no n.º 1 do artigo 8.º e do Anexo ao presente Regulamento, a realização de voos noturnos, de operações BVLOS, e de voos acima de 120 metros acima da superfície (400 pés) carece de autorização expressa da ANAC.

2 — Exceciona-se da necessidade de autorização referida no número anterior relativa às operações BVLOS, os voos de RPA com massa máxima operacional igual ou inferior a 1 kg, que podem operar em BVLOS, desde que, cumulativamente:

- a) Não excedam a altura de cinco metros acima do nível da superfície (16 pés);
- b) Estejam munidas de equipamento FPV;
- c) O voo se situe num círculo de raio de 100 metros, com centro no piloto remoto;
- d) A RPA voe afastada de pessoas e bens; e
- e) O voo seja realizado em espaço delimitado que evite o risco de colisão com pessoas e bens de terceiros.

3 — Carece de autorização expressa da ANAC a operação de sistemas de aeronaves civis pilotadas remotamente com massa máxima operacional superior a 25 kg.

4 — Nos casos em que, nos termos dos números anteriores e do disposto no Anexo ao presente Regulamento, seja necessário solicitar à ANAC autorização para um ou vários voos em concreto, os respetivos pedidos devem ser apresentados com uma antecedência mínima de 12 dias úteis, preferencialmente através do endereço de email drones@anac.pt, contendo, nomeadamente, as seguintes informações:

- a) Características da aeronave e da EPR;
- 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) Dados do operador e do piloto remoto, com os respetivos contactos; e

d) Quaisquer outras informações e observações julgadas pertinentes.

5 — Para efeitos do disposto no número anterior, a ANAC disponibiliza um modelo de requerimento ou formulário na sua página eletrónica.

6 — Para efeitos do disposto no presente artigo, a ANAC deve assegurar procedimentos de coordenação com o prestador de serviços de navegação aérea NAV Portugal, E. P. E., determinando as situações em que é necessário efetuar alguma reserva de espaço aéreo ou emitir um NOTAM.

7 — Sem prejuízo do disposto no artigo 12.º, as autorizações emitidas pela ANAC fixam as condições administrativas, técnicas e operacionais que os requerentes devem cumprir, em função da especificidade da operação que se propõem realizar.

8 — A título excecional, em situações urgentes, devidamente fundamentadas e justificadas pelo requerente, pode eventualmente a ANAC apreciar o pedido com inobservância do prazo mencionado no n.º 4, 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.

9 — O regime constante do presente artigo aplica-se igualmente às situações em que, nos termos previstos no Anexo ao presente Regulamento, seja necessário solicitar autorização à ANAC para efetuar um ou vários voos nas áreas aí definidas.

Artigo 11.º

Restrições à operação ou voo de RPAS

1 — Uma RPA não pode voar:

a) Nas áreas definidas no Anexo ao presente Regulamento como sendo proibidas;

b) Sobre concentrações de pessoas ao ar livre, entendendo-se como tal mais do que 12 pessoas, salvo se expressamente autorizado pela ANAC;

c) 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, nomeadamente as respeitantes às alturas máximas de voo permitidas; e

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

d) Salvo se expressamente autorizado pela ANAC, num círculo de 1 km de raio centrado no ponto de referência, de:

i) Heliportos utilizados por meios aéreos em missões de proteção civil;

ii) Heliportos sob gestão, comando ou responsabilidade de entidades públicas às quais estejam cometidas funções de manutenção da ordem pública, segurança, fiscalização e investigação criminal; e

iii) Heliportos hospitalares utilizados exclusivamente em missões de emergência médica.

2 — Exceciona-se da proibição de voo nas áreas referidas na alínea a) do número anterior, as seguintes situações:

a) Os voos realizados sob a responsabilidade do operador de aeródromo, no âmbito do funcionamento dos respetivos serviços, e no espaço aéreo sobrejacente ao próprio aeródromo, delimitado pelos limites geográficos da respetiva infraestrutura aeroportuária, desde que exista autorização prévia do órgão que presta os serviços de tráfego aéreo;

b) Os voos efetuados com base num protocolo outorgado entre o prestador de serviços de tráfego aéreo e o operador responsável pelos voos, bem como entre este último e a entidade gestora da infraestrutura aeroportuária, no caso dos voos recorrerem à utilização das pistas do respetivo aeródromo, para a realização de atividades de investigação e desenvolvimento ou de interesse ou utilidade pública, desde que a ANAC se tenha pronunciado previamente sobre o teor de tais protocolos, através da emissão de parecer, o qual é obrigatório e vinculativo; e

c) Outras situações excecionais e pontuais, previamente autorizadas pela ANAC, que não afetem a segurança da navegação aérea.

3 — Sem prejuízo do disposto no Decreto-Lei n.º 248/91, de 16 de julho, uma RPA, não pode igualmente voar sobre instalações onde se encontrem sedeados órgãos de soberania, embaixadas e representações consulares, instalações militares, instalações das forças e serviços de segurança, locais onde decorram missões policiais, estabelecimentos prisionais e centros educativos da Direção-Geral de Reinserção e Serviços Prisionais, exceto quando devidamente autorizadas pelas entidades representativas desses órgãos e sem prejuízo do cumprimento do disposto no presente Regulamento.

4 — Salvo se expressamente autorizado pelas respetivas entidades competentes, e sem prejuízo do disposto na norma SERA.3145 do Anexo ao Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012 e na alínea f) do n.º 1 do artigo 22.º do Decreto-Lei n.º 163/2015, de 17 de agosto, as RPA não podem voar igualmente em áreas proibidas, perigosas, restritas, reservadas e temporariamente reservadas de espaço aéreo, devidamente publicadas, nomeadamente no IAIP.

Artigo 12.º

Cumprimento de regimes específicos adicionais

O disposto no presente Regulamento não dispensa o cumprimento de outros regimes jurídicos constantes de diplomas legais e regulamentares que sejam eventualmente aplicáveis.

Artigo 13.º

Violação de determinações, instruções ou ordens da ANAC

A violação de determinações, instruções ou ordens da ANAC constantes do presente Regulamento, bem como todas aquelas que sejam inerentes ao cumprimento do mesmo, constitui contraordenação aeronáutica civil grave ou muito grave, nos termos do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro.

Artigo 14.º

Disponibilização de informação simplificada na página eletrónica da ANAC e publicação de listas com informações de carácter aeronáutico

1 — A ANAC disponibiliza na sua página eletrónica (www.anac.pt) informação simplificada relativa ao disposto no presente Regulamento, nomeadamente os contactos dos diretores dos aeródromos civis sem ATZ e sem CTR, os contactos dos responsáveis das pistas de ultraleves, bem como os contactos dos prestadores de serviços de informação de voo de aeródromos civis com ATZ e mapas com informação relativa às infraestruturas aeroportuárias, a áreas restritas, proibidas e perigosas e a áreas de natureza militar.

2 — A lista de áreas perigosas, proibidas, reservadas e temporariamente reservadas, bem como dos aeródromos certificados, com e sem CTR ou ATZ, e das demais infraestruturas utilizadas em missões de proteção civil ou de emergência médica, são disponibilizadas na página eletrónica da ANAC.

Artigo 15.º

Entrada em vigor

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

24 de novembro de 2016. — O Presidente do Conselho de Administração, *Luis Miguel Ribeiro*.

ANEXO

(a que se refere o n.º 1 do artigo 5.º)

Áreas de proteção operacional dos aeródromos civis com CTR associadas

Dados técnicos utilizados na definição das áreas de proteção operacional dos aeródromos civis com CTR associadas:

a) Projeção e datum utilizado para os seguintes aeródromos:

Aeroporto Francisco Sá Carneiro (Porto);

Aeroporto Humberto Delgado (Lisboa);

Aeródromo de Cascais;

Aeroporto de Faro.

Datum: WGS 1984 Zona UTM 29N

Sistema de Projeção: Transversa de Mercator

Falso Este: 500000,0 metros

Falso Norte: 0,0 metros

Meridiano central: 9° Oeste

Fator de escala: 0,9996

Latitude da origem: 0,0

Unidade linear: Metro(1,0)

Sistema de coordenadas geográficas: GCS WGS 1984

Unidade angular: Grau (0,0174532925199433)

Meridiano de referência: Greenwich (0,0)

b) Projeção e datum utilizado para os seguintes aeródromos:

Aeroporto da Madeira;

Aeroporto de Porto Santo;

Datum: WGS 1984 Zona UTM 28N

Sistema de Projeção: Transversa de Mercator

Falso Este: 500000,0 metros

Falso Norte: 0,0 metros

Meridiano central: 15° Oeste

Fator de escala: 0,9996

Latitude da origem: 0,0

Unidade linear: Metro(1,0)

Sistema de coordenadas geográficas: GCS WGS 1984

Unidade angular: Grau (0,0174532925199433)

Meridiano de referência: Greenwich (0,0)

c) Projeção e datum utilizado para os seguintes aeródromos:

Aeroporto João Paulo II (Ponta Delgada);

Aeroporto de Santa Maria;

Aeroporto da Horta.

Datum: WGS 1984 Zona UTM 26N

Sistema de Projeção: Transversa de Mercator

Falso Este: 500000,0 metros

Falso Norte: 0,0 metros

Meridiano central: 27° Oeste

Fator de escala: 0,9996

Latitude da origem: 0,0

Unidade linear: Metro(1,0)

Sistema de coordenadas geográficas: GCS WGS 1984

Unidade angular: Grau (0,0174532925199433)

Meridiano de referência: Greenwich (0,0)

d) Projeção e datum utilizado para o Aeroporto das Flores:

Datum: WGS 1984 Zona UTM 25N

Sistema de Projeção: Transversa de Mercator

Falso Este: 500000,0 metros

Falso Norte: 0,0 metros

Meridiano central: 33° Oeste

Fator de escala: 0,9996

Latitude da origem: 0,0

Unidade linear: Metro(1,0)

Sistema de coordenadas geográficas: GCS WGS 1984

Unidade angular: Grau (0,0174532925199433)

Meridiano de referência: Greenwich (0,0)

e) Sistema de coordenadas e datum comum a todos os aeródromos:

Sistema de coordenadas: GCS WGS 1984

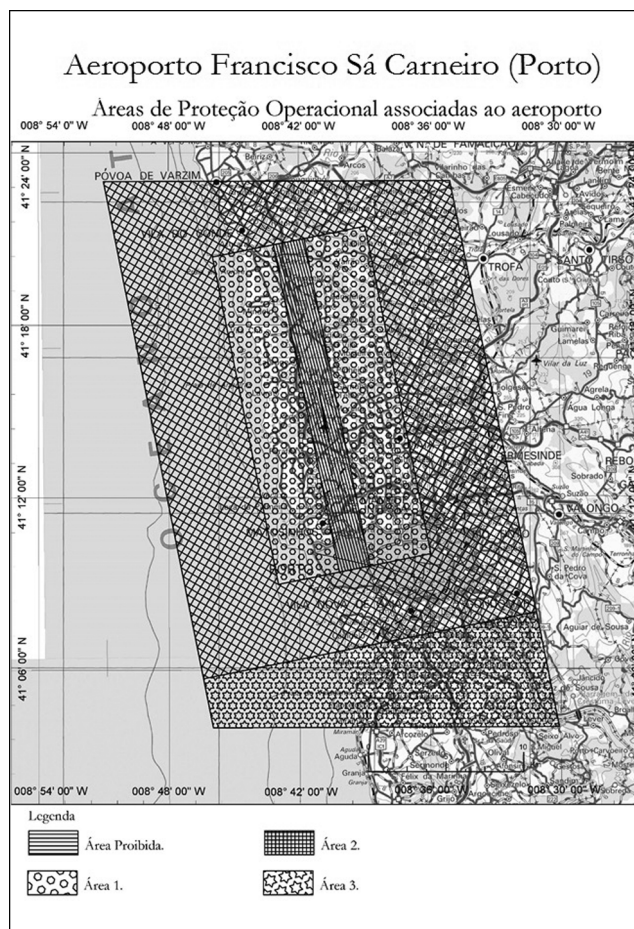
Datum: WGS 1984

Esferóide: WGS 1984

Semi-eixo maior do elipsóide: 6378137,0 m

Semi-eixo menor do elipsóide: 6356752,314245179 m

Achatamento: 1/298,257223563



Definição da Área de Proteção Operacional do Aeroporto Francisco Sá Carneiro (Porto)

1 — Área Proibida:

a) Polígono definido pelas seguintes coordenadas: 41°20'47.30"N 008°43'09.45"W — 41°20'59.91"N 008°41'45.03"W — 41°09'36.70"N 008°38'45.91"W — 41°09'24.12"N 008°40'10.10"W — até à origem.

b) No interior da presente área são proibidos os voos de RPA, salvo nas situações mencionadas no n.º 2 do artigo 11.º

2 — Área 1:

a) Polígono definido pelas seguintes coordenadas, excetuando a área proibida e a área 1: 41°20'22.02"N 008°45'58.27"W — 41°21'25.09"N 008°38'56.16"W — 41°10'01.81"N 008°35'57.51"W — 41°08'58.92"N 008°42'58.45"W — até à origem.

b) No interior da presente área são permitidos voos de RPA até 30 metros acima da superfície ou até à altura máxima do obstáculo natural ou artificial existente num raio de 75 metros, centrado na aeronave, caso a altura de tais obstáculos seja superior a 30 metros. A operação acima das alturas mencionadas anteriormente carece de autorização da ANAC.

3 — Área 2:

a) Polígono definido pelas seguintes coordenadas, excetuando a área proibida e a área 1: 41°23'00"N 008°51'00"W — 41°23'00"N 008°35'01"W — 41°07'59.72"N 008°31'07.02"W — 41°05'42.42"N 008°46'25.94"W — até à origem.

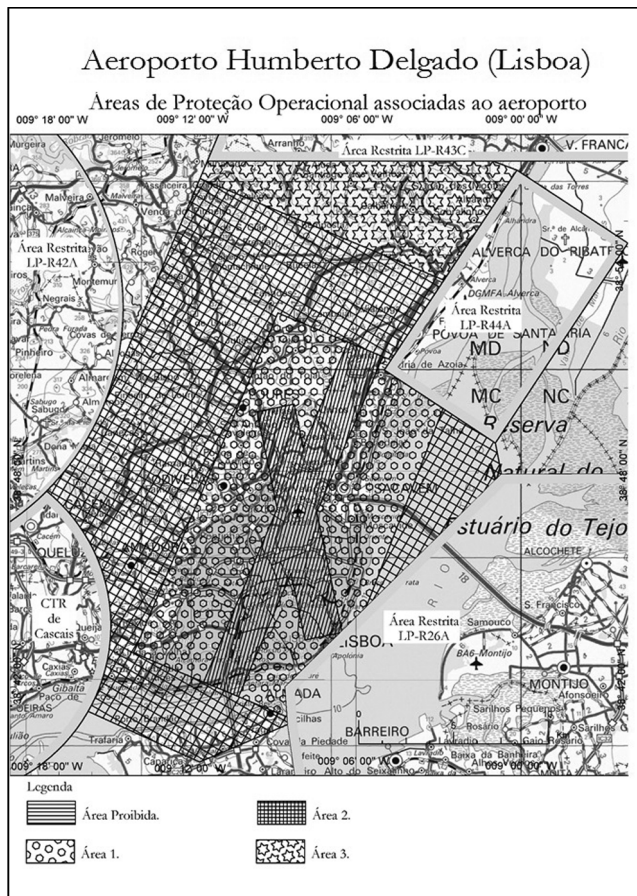
b) No interior da presente área são permitidos voos de RPA até 60 metros acima da superfície ou até à altura máxima do obstáculo natural ou artificial existente num raio de 75 metros, centrado na aeronave, caso a altura de tais obstáculos seja superior a 60 metros. A operação acima das alturas mencionadas anteriormente carece de autorização da ANAC.

4 — Área 3:

a) Polígono definido pelas seguintes coordenadas: 41°07'59.72"N 008°31'07.02"W — 41°05'42.42"N 008°46'25.94"W — 41°04'00"N 008°45'59"W — 41°04'00"N 008°30'05"W — até à origem.

b) No interior da presente área são permitidos voos de RPA até 80 metros acima da superfície ou até à altura máxima do obstáculo natural ou artificial existente num raio de 75 metros, centrado na aeronave, caso

a altura de tais obstáculos seja superior a 80 metros. A operação acima das alturas mencionadas anteriormente carece de autorização da ANAC.



Definição da Área de Proteção Operacional do Aeroporto Humberto Delgado (Lisboa)

1 — Área Proibida:

a) Polígono definido pelas seguintes coordenadas: 38°51'42.99"N 009°06'18.88"W — 38°48'41.29"N 009°07'56.23"W — 38°49'55.86"N 009°08'16.28"W — 38°49'42.49"N 009°09'37.46"W — 38°49'42.49"N 009°09'37.46"W — 38°46'55.90"N 009°08'52.62"W — 38°41'55.95"N 009°11'32.84"W — 38°41'30'92"N 009°10'16.45"W — 38°45'04.11"N 009°08'22.56"W — 38°43'08.80"N 009°07'51.58"W — 38°43'21.42"N 009°06'34.95"W — ao longo da área restrita LPR26A até 38°43'24.39"N 009°06'31.13"W — 38°46'49.48"N 009°07'26.18"W — 38°51'17.90"N 009°05'02.35"W — até à origem.

b) No interior da presente área são proibidos os voos de RPA, salvo nas situações mencionadas no n.º 2 do artigo 11.º

2 — Área 1:

a) Polígono definido pelas seguintes coordenadas, excetuando a área proibida: 38°52'33.13"N 009°08'51.98"W — 38°42'45.98"N 009°14'05.65"W — 38°40'56.07"N 009°08'30.22"W — ao longo da área restrita LPR26A até 38°44'05.27"N 009°05'38.61"W — 38°49'48.32"N 009°02'50.48"W — ao longo da área restrita LPR44A até 38°51'12.08"N 009°04'44.61"W — até à origem.

b) No interior da presente área são permitidos voos de RPA até 30 metros acima da superfície ou até à altura máxima do obstáculo natural ou artificial existente num raio de 75 metros, centrado na aeronave, caso a altura de tais obstáculos seja superior a 30 metros. A operação acima das alturas mencionadas anteriormente carece de autorização da ANAC.

3 — Área 2:

a) Constituída por dois polígonos definidos da seguinte forma:

i) Polígono 1, definido pelas seguintes coordenadas: 38°53'29.99"N 009°02'48.78"W — 38°56'24.89"N 009°11'43.09"W — 38°49'48.02"N 009°15'14.87"W — ao longo da área restrita LPR42A até 38°47'24.81"N 009°17'16.52"W — ao longo da CTR de Cascais até 38°41'04.82"N 009°15'44.77"W — 38°39'37.93"N 009°11'41"W — 38°40'42.93"N 009°08'29"W — ao longo da área restrita LPR26A até 38°40'56.07"N 009°08'30.22"W — 38°42'45.98"N 009°14'05.65"W — 38°52'33.13"N

009°08'51.98"W — 38°51'12.08"N 009°04'44.61"W — ao longo da área restrita LPR44A até à origem;

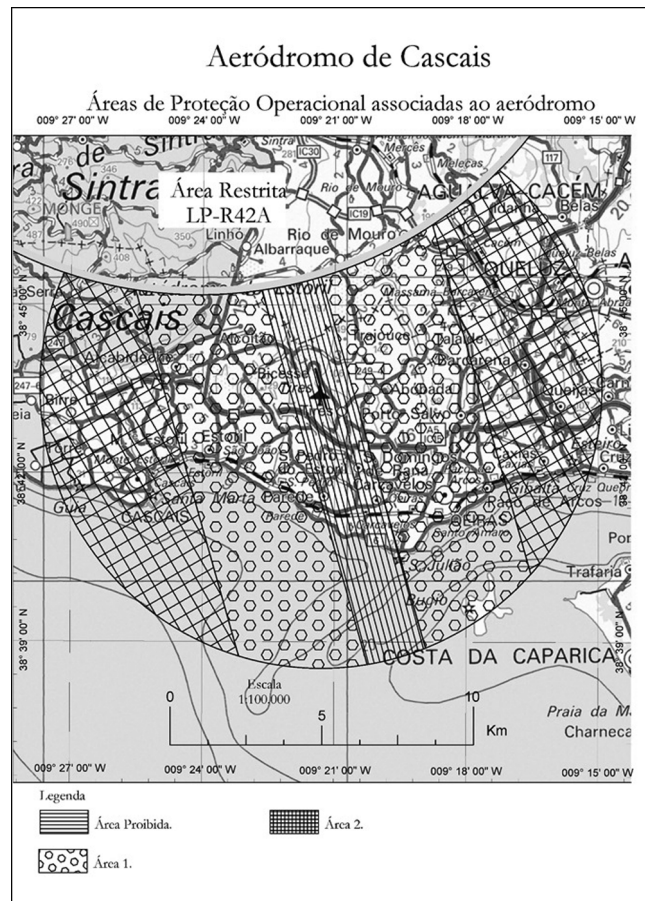
ii) Polígono 2, definido pelas seguintes coordenadas: 38°49'48.32"N 009°02'50.48"W — ao longo da área restrita LPR44A até 38°48'49"N 009°00'56"W — 38°47'55"N 009°00'43"W — ao longo da área restrita LPR26A até 38°44'05.27"N 009°05'38.61"W — até à origem;

b) No interior da presente área são permitidos voos de RPA até 60 metros acima da superfície ou até à altura máxima do obstáculo natural ou artificial existente num raio de 75 metros, centrado na aeronave, caso a altura de tais obstáculos seja superior a 60 metros. A operação acima das alturas mencionadas anteriormente carece de autorização da ANAC.

4 — Área 3:

c) Polígono definido pelas seguintes coordenadas: 38°56'55"N 009°11'27"W — ao longo da área restrita LPR42C até 38°56'55.43"N 009°01'01.84"W — 38°56'40"N 009°00'09"W — ao longo da área restrita LPR44A até 38°53'29.99"N 009°02'48.78"W — 38°56'24.89"N 009°11'43.04"W — até à origem.

d) No interior da presente área são permitidos voos de RPA até 80 metros acima da superfície ou até à altura máxima do obstáculo natural ou artificial existente num raio de 75 metros, centrado na aeronave, caso a altura de tais obstáculos seja superior a 80 metros. A operação acima das alturas mencionadas anteriormente carece de autorização da ANAC.



Definição da Área de Proteção Operacional do Aeródromo de Cascais

1 — Área Proibida:

a) Polígono definido pelas seguintes coordenadas: 38°45'15.54"N 009°22'40.13"W — ao longo da CTR de Cascais no sentido retrógrado até 38°45'29.93"N 009°21'19.30"W — 38°38'53.57"N 009°18'55.08"W — ao longo da CTR de Cascais no sentido retrógrado até 38°38'35.85"N 009°20'14.67"W — até à origem.

b) No interior da presente área são proibidos os voos de RPA, salvo nas situações mencionadas no n.º 2 do artigo 11.º

2 — Área 1:

a) Constituída por dois polígonos definidos da seguinte forma:

i) Polígono 1, definido pelas seguintes coordenadas: 38°45'15.37"N 009°25'32.42"W — ao longo da CTR de Cascais no sentido retró-

grado até 39°45'15.54"N 009°22'40.13"W — 38°38'35.85"N 009°20'14.67"W — ao longo da CTR de Cascais no sentido retrógrado até 38°38'44.43"N 009°23'09.86"W — até à origem;

ii) Polígono 2, definido pelas seguintes coordenadas: 38°45'29.93"N 009°21'19.20"W — ao longo da CTR de Cascais no sentido retrógrado até 38°46'26.15"N 009°18'47.31"W — 38°40'12.99"N 009°16'31.83"W — ao longo da CTR de Cascais no sentido retrógrado até 38°38'53.57"N 009°18'55.08"W — até à origem;

b) No interior da presente área são permitidos voos de RPA até 30 metros acima da superfície ou até à altura máxima do obstáculo natural ou artificial existente num raio de 75 metros, centrado na aeronave, caso a altura de tais obstáculos seja superior a 30 metros. A operação acima das alturas mencionadas anteriormente carece de autorização da ANAC.

3 — Área 2:

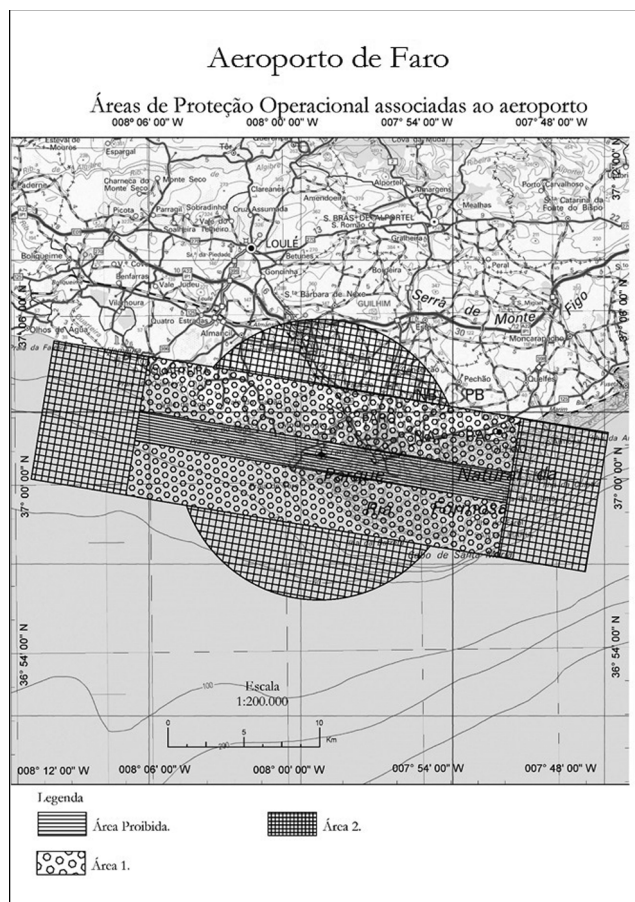
a) Constituída por dois polígonos definidos da seguinte forma:

i) Polígono 1, definido pelas seguintes coordenadas: 38°45'33.66"N 009°27'09.72"W — ao longo da CTR de Cascais no sentido retrógrado até 38°45'15.37"N 009°25'32.42"W — 38°38'44.43"N 009°23'09.86"W — ao longo da CTR de Cascais no sentido retrógrado até à origem.

ii) Polígono 2, definido pelas seguintes coordenadas: 38°46'26.15"N 009°18'47.31"W — ao longo da CTR de Cascais no sentido retrógrado até 38°47'24.81"N 009°17'16.52"W — ao longo da CTR de Cascais no sentido retrógrado até 38°40'12.99"N 009°16'31.83"W — até à origem;

b) No interior da presente área são permitidos voos de RPA até 60 metros acima da superfície ou até à altura máxima do obstáculo natural ou artificial existente num raio de 75 metros, centrado na aeronave, caso a altura de tais obstáculos seja superior a 60 metros. A operação acima das alturas mencionadas anteriormente carece de autorização da ANAC.

c)



Definição da Área de Proteção Operacional do Aeroporto de Faro

1 — Área Proibida:

a) Polígono definido pelas seguintes coordenadas: 37°02'36.95"N 008°06'27"W — 37°01'33.03"N 008°06'41"W — 36°59'12.48"N 007°50'10.96"W — 37°00'16.36"N 007°49'56.74"W — até à origem.

b) No interior da presente área são proibidos os voos de RPA, salvo nas situações mencionadas no n.º 2 do artigo 11.º

2 — Área 1:

a) Constituída por dois polígonos definidos da seguinte forma:

i) Polígono 1, definido pelas seguintes coordenadas: 37°01'33.03"N 008°06'41"W — 36°59'36.94"N 008°07'06.40"W — 36°59'13.77"N 008°04'24.96"W — 36°57'42.05"N 007°53'36.27"W — 36°57'16.31"N 007°50'36.80"W — 36°59'12.48"N 007°50'10.96"W — até à origem;

ii) Polígono 2, definido pelas seguintes coordenadas: 37°04'32.85"N 008°06'01.61"W — 37°02'36.95"N 008°06'27"W — 37°00'16.36"N 007°49'56.74"W — 37°02'12.48"N 007°49'30.88"W — 37°02'39.82"N 007°52'41.31"W — 37°04'08.84"N 008°03'09.40"W — até à origem;

b) No interior da presente área são permitidos voos de RPA até 30 metros acima da superfície ou até à altura máxima do obstáculo natural ou artificial existente num raio de 75 metros, centrado na aeronave, caso a altura de tais obstáculos seja superior a 30 metros. A operação acima das alturas mencionadas anteriormente carece de autorização da ANAC.

3 — Área 2:

d) Constituída por quatro polígonos definidos da seguinte forma:

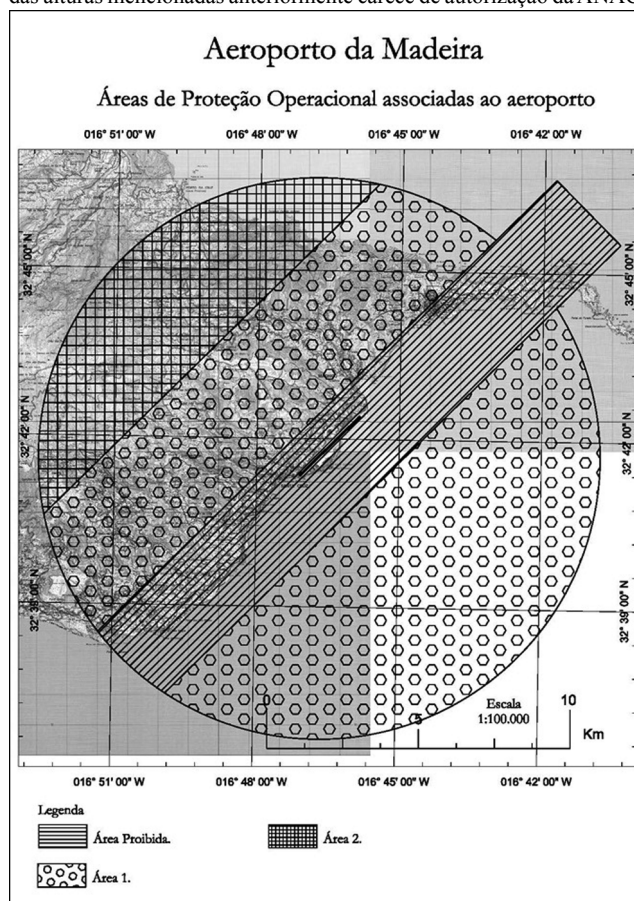
i) Polígono 1, definido pelas seguintes coordenadas: 37°05'07.92"N 008°10'14.01"W — 37°00'12.92"N 008°11'18.01"W — 36°59'36.94"N 008°07'06.40"W — 37°04'32.85"N 008°06'01.61"W — até à origem.

ii) Polígono 2, definido pelas seguintes coordenadas: 37°02'12.48"N 007°49'30.88"W — 36°57'16.31"N 007°50'36.80"W — 36°56'42.92"N 007°46'44.01"W — 37°01'38.92"N 007°45'38.01"W — até à origem;

iii) Polígono 3, definido pelas seguintes coordenadas: 37°04'08.84"N 008°03'09.40"W — ao longo da CTR de Faro no sentido retrógrado até 37°02'39.82"N 007°52'41.31"W — até à origem;

iv) Polígono 4, definido pelas seguintes coordenadas: 36°57'42.05"N 007°53'36.27"W — ao longo da CTR de Faro no sentido retrógrado até 36°59'13.77"N 008°04'24.96"W — até à origem;

e) No interior da presente área são permitidos voos de RPA até 60 metros acima da superfície ou até à altura máxima do obstáculo natural ou artificial existente num raio de 75 metros, centrado na aeronave, caso a altura de tais obstáculos seja superior a 60 metros. A operação acima das alturas mencionadas anteriormente carece de autorização da ANAC.



Definição da Área de Proteção Operacional do Aeroporto da Madeira

1 — Área Proibida:

a) Polígono definido pelas seguintes coordenadas: 32°46'40.20"N 016°41'45.51"W — 32°45'31.72"N 016°40'23.55"W — 32°37'25.34"N 016°49'51.70"W — ao longo da CTR da Madeira no sentido retrógrado até 32°38'30.29"N 016°51'17.65"W — até à origem.

b) No interior da presente área são proibidos os voos de RPA, salvo nas situações mencionadas no n.º 2 do artigo 11.º

2 — Área 1:

a) Constituída por dois polígonos definidos da seguinte forma:

i) Polígono 1, definido pelas seguintes coordenadas: 32°46'33.47"N 016°45'29.48"W — ao longo da CTR da Madeira no sentido retrógrado até 32°45'35.41"N 016°43'01.32"W — 32°38'30.29"N 016°51'17.65"W — ao longo da CTR da Madeira no sentido retrógrado até 32°40'34.68"N 016°52'28.24"W — até à origem;

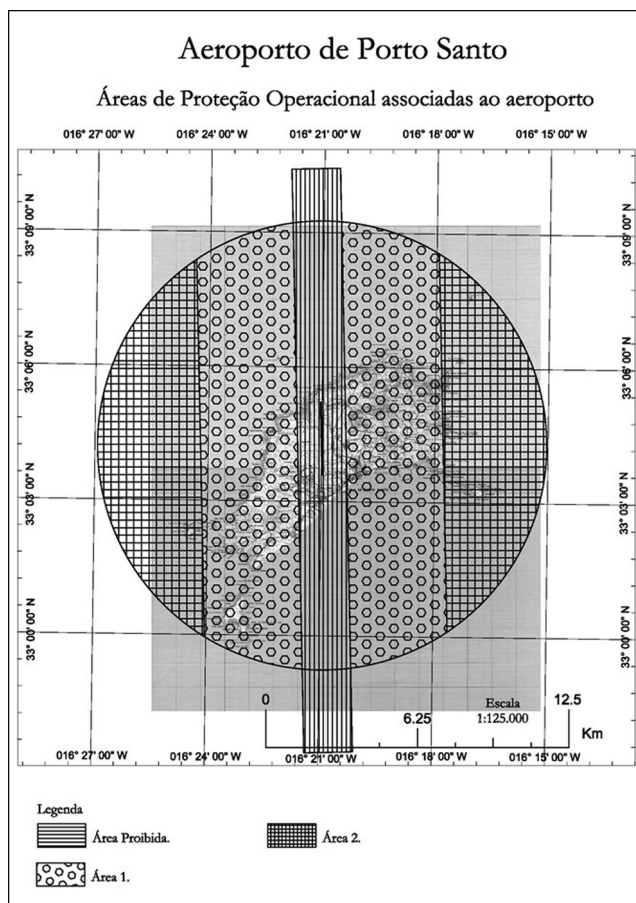
ii) Polígono 2, definido pelas seguintes coordenadas: 32°44'23.51"N 016°41'43.37"W — ao longo da CTR da Madeira no sentido retrógrado até 32°37'25.34"N 016°49'1.70"W — até à origem.

b) No interior da presente área são permitidos voos de RPA até 30 metros acima da superfície ou até à altura máxima do obstáculo natural ou artificial existente num raio de 75 metros, centrado na aeronave, caso a altura de tais obstáculos seja superior a 30 metros. A operação acima das alturas mencionadas anteriormente carece de autorização da ANAC.

3 — Área 2:

a) Polígono definido pelas seguintes coordenadas: 32°46'33.47"N 016°45'29.48"W — 32°40'34.68"N 016°52'28.24"W — ao longo da CTR da Madeira no sentido retrógrado até à origem.

b) No interior da presente área são permitidos voos de RPA até 60 metros acima da superfície ou até à altura máxima do obstáculo natural ou artificial existente num raio de 75 metros, centrado na aeronave, caso a altura de tais obstáculos seja superior a 60 metros. A operação acima das alturas mencionadas anteriormente carece de autorização da ANAC.



Definição da Área de Proteção Operacional do Aeroporto de Porto Santo

1 — Área Proibida:

a) Polígono definido pelas seguintes coordenadas: 33°10'24.39"N 016°21'52.60"W — 33°10'26.54"N 016°20'35.43"W — 32°57'25.30"N 016°20'04.85"W — 32°57'23.16"N 016°21'21.83"W — até à origem.

b) No interior da presente área são proibidos os voos de RPA, salvo nas situações mencionadas no n.º 2 do artigo 11.º

2 — Área 1:

a) Constituída por dois polígonos definidos da seguinte forma:

i) Polígono 1, definido pelas seguintes coordenadas: 33°08'22.24"N 016°24'22.22"W — ao longo da CTR de Porto Santo no sentido retrógrado até 33°09'12.59"N 016°21'49.76"W — 32°59'15.23"N 016°21'26.23"W — ao longo da CTR de Porto Santo no sentido retrógrado até 32°59'56.92"N 016°24'02.07"W — até à origem;

ii) Polígono 2, definido pelas seguintes coordenadas: 33°09'14.82"N 016°20'32.61"W — ao longo da CTR de Porto Santo no sentido retrógrado até 33°08'33.46"N 016°17'56.54"W — 33°00'07.16"N 016°17'36.96"W — ao longo da CTR de Porto Santo no sentido retrógrado até 32°59'17.30"N 016°20'09.22"W — até à origem.

b) No interior da presente área são permitidos voos de RPA até 30 metros acima da superfície ou até à altura máxima do obstáculo natural ou artificial existente num raio de 75 metros, centrado na aeronave, caso a altura de tais obstáculos seja superior a 30 metros. A operação acima das alturas mencionadas anteriormente carece de autorização da ANAC.

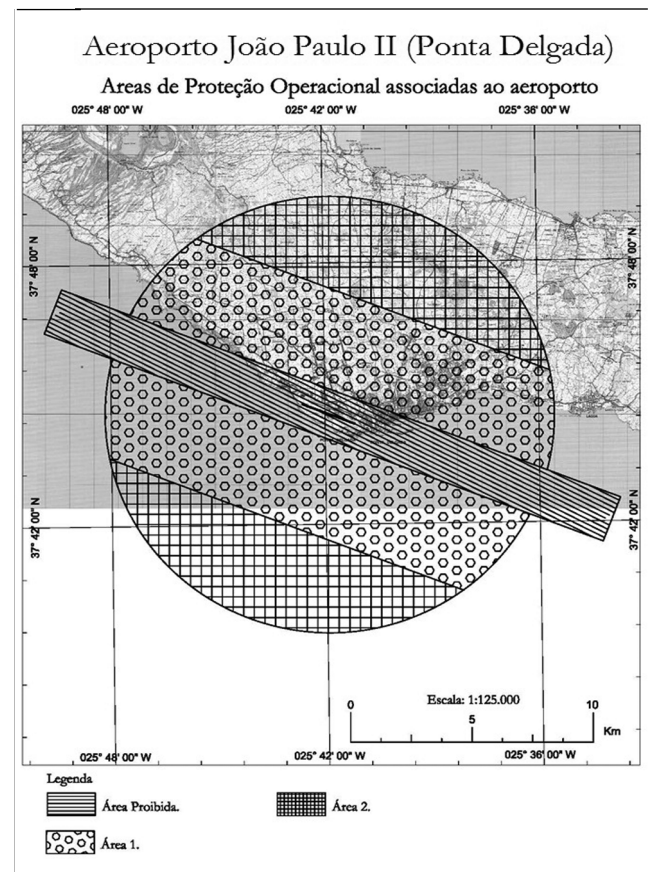
3 — Área 2:

a) Constituída por dois polígonos definidos da seguinte forma:

i) Polígono 1, definido pelas seguintes coordenadas: 33°08'22.24"N 016°24'22.22"W — 32°59'56.92"N 016°24'02.07"W — ao longo da CTR de Porto Santo no sentido retrógrado até à origem;

ii) Polígono 2, definido pelas seguintes coordenadas: 33°08'33.46"N 016°17'56.54"W — ao longo da CTR de Porto Santo no sentido retrógrado até 33°00'07.16"N 016°17'36.96"W — até à origem.

b) No interior da presente área são permitidos voos de RPA até 60 metros acima da superfície ou até à altura máxima do obstáculo natural ou artificial existente num raio de 75 metros, centrado na aeronave, caso a altura de tais obstáculos seja superior a 60 metros. A operação acima das alturas mencionadas anteriormente carece de autorização da ANAC.



Definição da Área de Proteção Operacional do Aeroporto João Paulo II (Ponta Delgada)

1 — Área Proibida:

a) Polígono definido pelas seguintes coordenadas: 37°47'27.21"N 025°49'20.87"W — 37°46'26.86"N 025°49'50.91"W — 37°41'32.00"N 025°34'14.90"W — 37°42'32.28"N 025°33'44.68"W — até à origem.

b) No interior da presente área são proibidos os voos de RPA, salvo nas situações mencionadas no n.º 2 do artigo 11.º

2 — Área 1:

a) Constituída por dois polígonos definidos da seguinte forma:

i) Polígono 1, definido pelas seguintes coordenadas: 37°43'33.55"N 025°48'03.29"W — ao longo da CTR de Ponta Delgada no sentido retrógrado até 37°45'51.03"N 025°47'56.70"W — 37°42'10.78"N 025°36'17.52"W — ao longo da CTR de Ponta Delgada no sentido retrógrado até 37°40'27.08"N 025°38'11.27"W — até à origem;

ii) Polígono 2, definido pelas seguintes coordenadas: 37°46'51.35"N 025°47'26.58"W — ao longo da CTR de Ponta Delgada no sentido retrógrado até 37°48'35.12"N 025°45'32.59"W — 37°45'28.64"N 025°35'40.68"W — ao longo da CTR de Ponta Delgada no sentido retrógrado até 37°43'11.09"N 025°35'47.38"W — até à origem.

b) No interior da presente área são permitidos voos de RPA até 30 metros acima da superfície ou até à altura máxima do obstáculo natural ou artificial existente num raio de 75 metros, centrado na aeronave, caso a altura de tais obstáculos seja superior a 30 metros. A operação acima das alturas mencionadas anteriormente carece de autorização da ANAC.

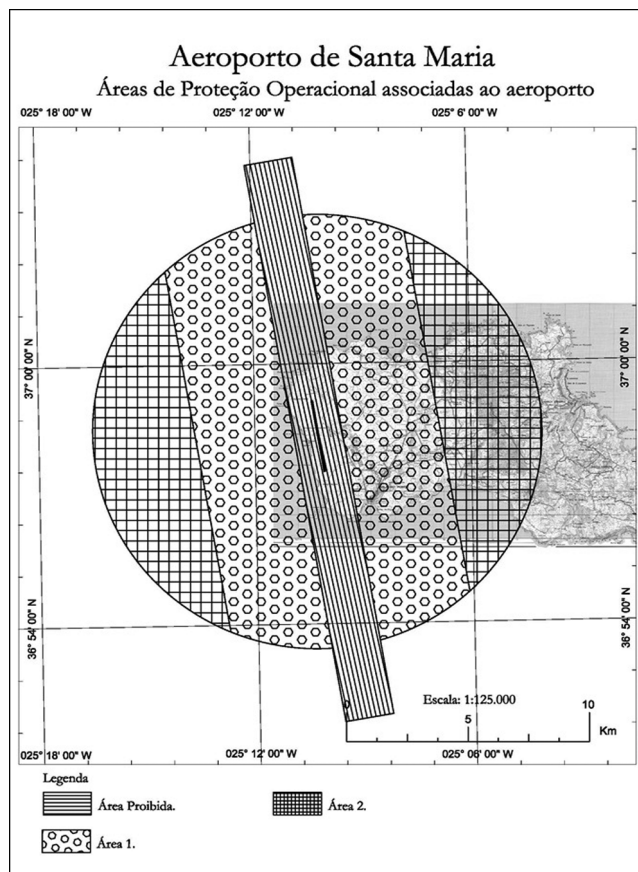
3 — Área 2:

a) Constituída por dois polígonos definidos da seguinte forma:

i) Polígono 1, definido pelas seguintes coordenadas: 37°43'33.55"N 025°48'03.29"W — 37°40'27.08"N 025°38'11.27"W — ao longo da CTR de Ponta Delgada no sentido retrógrado até à origem;

ii) Polígono 2, definido pelas seguintes coordenadas: 37°48'35.12"N 025°45'32.59"W — ao longo da CTR de Ponta Delgada no sentido retrógrado até 37°45'28.64"N 025°35'40.68"W — até à origem.

b) No interior da presente área são permitidos voos de RPA até 60 metros acima da superfície ou até à altura máxima do obstáculo natural ou artificial existente num raio de 75 metros, centrado na aeronave, caso a altura de tais obstáculos seja superior a 60 metros. A operação acima das alturas mencionadas anteriormente carece de autorização da ANAC.



Definição da Área de Proteção Operacional do Aeroporto de Santa Maria

1 — Área Proibida:

a) Polígono definido pelas seguintes coordenadas: 37°04'35.64"N 025°12'09.62"W — 37°04'45.77"N 025°10'49.63"W — 36°51'54.37"N 025°08'18.02"W — 36°51'44.27"N 025°09'37.79"W — até à origem.

b) No interior da presente área são proibidos os voos de RPA, salvo nas situações mencionadas no n.º 2 do artigo 11.º

2 — Área 1:

a) Constituída por dois polígonos definidos da seguinte forma:

i) Polígono 1, definido pelas seguintes coordenadas: 37°02'10.91"N 025°14'24.87"W — ao longo da CTR de Santa Maria no sentido retrógrado até 37°03'15.97"N 025°11'53.90"W — 36°53'25.95"N 025°09'57.76"W — ao longo da CTR de Santa Maria no sentido retrógrado até 36°53'50.86"N 025°12'46.23"W — até à origem;

ii) Polígono 2, definido pelas seguintes coordenadas: 37°3'26.06"N 025°10'33.93"W — ao longo da CTR de Santa Maria no sentido retrógrado até 37°03'00.95"N 025°07'45.09"W — 36°54'41.57"N 025°06'07.23"W — ao longo da CTR de Santa Maria no sentido retrógrado até 36°53'36.08"N 025°08'37.97"W — até à origem.

b) No interior da presente área são permitidos voos de RPA até 30 metros acima da superfície ou até à altura máxima do obstáculo natural ou artificial existente num raio de 75 metros, centrado na aeronave, caso a altura de tais obstáculos seja superior a 30 metros. A operação acima das alturas mencionadas anteriormente carece de autorização da ANAC.

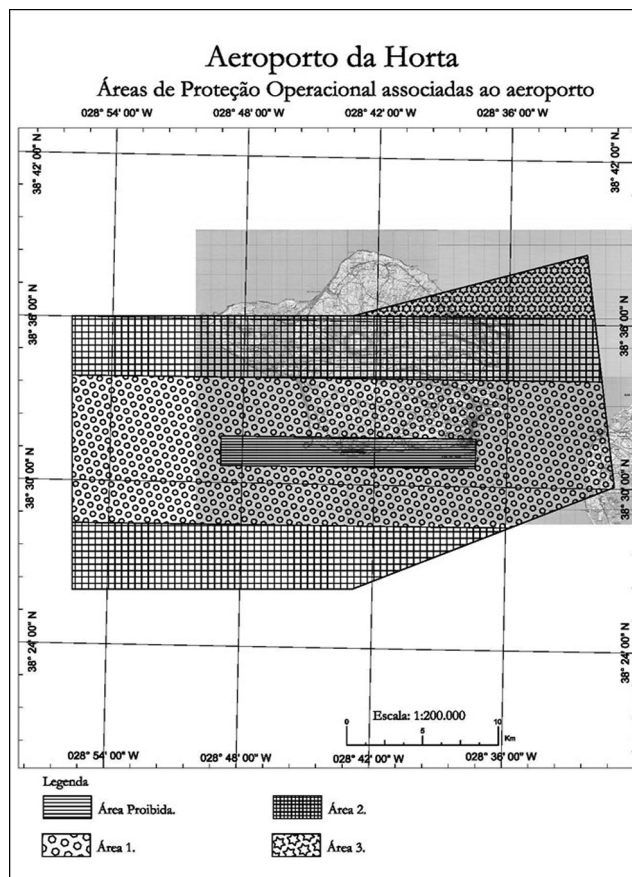
3 — Área 2:

a) Constituída por dois polígonos definidos da seguinte forma:

i) Polígono 1, definido pelas seguintes coordenadas: 37°02'10.51"N 025°14'24.87"W — 36°53'50.86"N 025°12'46.23"W — ao longo da CTR de Santa Maria no sentido retrógrado até à origem;

ii) Polígono 2, definido pelas seguintes coordenadas: 37°03'00.95"N 025°07'45.09"W — ao longo da CTR de Santa Maria no sentido retrógrado até 36°54'41.57"N 025°06'07.23"W — até à origem.

b) No interior da presente área são permitidos voos de RPA até 60 metros acima da superfície ou até à altura máxima do obstáculo natural ou artificial existente num raio de 75 metros, centrado na aeronave, caso a altura de tais obstáculos seja superior a 60 metros. A operação acima das alturas mencionadas anteriormente carece de autorização da ANAC.



Definição da Área de Proteção Operacional do Aeroporto da Horta 1 — Área Proibida:

- a) Polígono definido pelas seguintes coordenadas: 38°31'45.20"N 028°37'25.04"W — 38°41'42.54"N 028°48'58.94"W — 38°30'37.68"N 028°48'58.45"W — 38°30'40.33"N 028°37'24.73"W — até à origem.
- b) No interior da presente área são proibidos os voos de RPA, salvo nas situações mencionadas no n.º 2 do artigo 11.º

2 — Área 1:

- a) Polígono definido pelas seguintes coordenadas, excetuando a área proibida: 38°33'55.84"N 028°31'44.14"W — 38°33'50.17"N 028°55'47.71"W — 38°28'25.89"N 028°55'38.95"W — 38°28'30.86"N 028°35'48.78"W — 38°30'04"N 028°31'06"W — até à origem.
- b) No interior da presente área são permitidos voos de RPA até 30 metros acima da superfície ou até à altura máxima do obstáculo natural ou artificial existente num raio de 75 metros, centrado na aeronave, caso a altura de tais obstáculos seja superior a 30 metros. A operação acima das alturas mencionadas anteriormente carece de autorização da ANAC.

3 — Área 2:

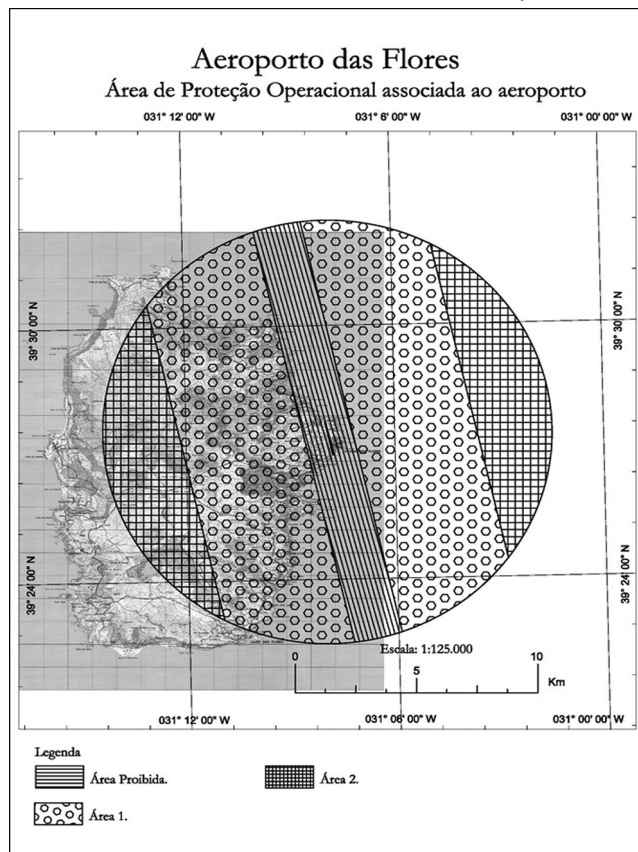
- a) Constituída por dois polígonos definidos da seguinte forma:

- i) Polígono 1, definido pelas seguintes coordenadas: 38°36'14.02"N 028°32'06.91"W — 38°36'12"N 028°43'06"W — 38°36'00"N 028°55'51"W — 38°33'50.17"N 028°55'47.71"W — 38°33'55.84"N 028°31'44.14"W — até à origem;
- ii) Polígono 2, definido pelas seguintes coordenadas: 38°28'30.86"N 028°35'48.78"W — 38°28'25.89"N 028°55'38.95"W — 38°25'59"N 028°55'35"W — 38°26'11"N 028°42'52"W — até à origem;

- b) No interior da presente área são permitidos voos de RPA até 60 metros acima da superfície ou até à altura máxima do obstáculo natural ou artificial existente num raio de 75 metros, centrado na aeronave, caso a altura de tais obstáculos seja superior a 60 metros. A operação acima das alturas mencionadas anteriormente carece de autorização da ANAC.

4 — Área 3:

- a) Polígono definido pelas seguintes coordenadas: 38°38'34"N 028°32'30"W — 38°36'12"N 028°43'06"W — 38°36'14.02"N 028°32'06.91"W — até à origem.
- b) No interior da presente área são permitidos voos de RPA até 80 metros acima da superfície ou até à altura máxima do obstáculo natural ou artificial existente num raio de 75 metros, centrado na aeronave, caso a altura de tais obstáculos seja superior a 80 metros. A operação acima das alturas mencionadas anteriormente, carece de autorização da ANAC.



Definição da Área de Proteção Operacional do Aeroporto das Flores 1 — Área Proibida:

- c) Polígono definido pelas seguintes coordenadas: 39°32'14.22"N 031°09'57.20"W — ao longo da CTR das Flores no sentido retrógrado até 39°32'27.74"N 031°08'35.28"W — 39°22'43.86"N 031°05'54.60"W — ao longo da CTR das Flores no sentido retrógrado até 39°22'30.30"N 031°07'16.32"W — até à origem.
- d) No interior da presente área são proibidos os voos de RPA, salvo nas situações mencionadas no n.º 2 do artigo 11.º

2 — Área 1:

- a) Constituída por dois polígonos definidos da seguinte forma:

- i) Polígono 1, definido pelas seguintes coordenadas: 39°30'32.15"N 031°13'03.90"W — ao longo da CTR das Flores no sentido retrógrado até 39°32'14.22"N 031°09'57.20"W — 39°22'30.30"N 031°07'16.32"W — ao longo da CTR das Flores no sentido retrógrado até 39°23'04.54"N 031°10'59.39"W — até à origem.
- ii) Polígono 2, definido pelas seguintes coordenadas: 39°32'27.74"N 031°08'35.28"W — ao longo da CTR das Flores no sentido retrógrado até 39°31'53.14"N 031°04'51.65"W — 39°24'26.02"N 031°02'48.97"W — ao longo da CTR das Flores no sentido retrógrado até 39°22'43.86"N 031°05'54.60"W — até à origem.

- b) No interior da presente área são permitidos voos de RPA até 30 metros acima da superfície ou até à altura máxima do obstáculo natural ou artificial existente num raio de 75 metros, centrado na aeronave, caso a altura de tais obstáculos seja superior a 30 metros. A operação acima das alturas mencionadas anteriormente carece de autorização da ANAC.

3 — Área 2:

- a) Constituída por dois polígonos definidos da seguinte forma:

- i) Polígono 1, definido pelas seguintes coordenadas: 39°30'32.15"N 031°13'03.09"W — 39°23'04.54"N 031°10'59.39"W — ao longo da CTR das Flores no sentido retrógrado até à origem;
- ii) Polígono 2, definido pelas seguintes coordenadas: 39°31'53.14"N 031°04'51.65"W — ao longo da CTR das Flores no sentido retrógrado até 39°24'26.02"N 031°02'48.97"W — até à origem.

- b) No interior da presente área são permitidos voos de RPA até 60 metros acima da superfície ou até à altura máxima do obstáculo natural ou artificial existente num raio de 75 metros, centrado na aeronave, caso a altura de tais obstáculos seja superior a 60 metros. A operação acima das alturas mencionadas anteriormente carece de autorização da ANAC.

210074807

ISCTE — INSTITUTO UNIVERSITÁRIO DE LISBOA

Aviso n.º 15588/2016

Avisam-se todos os interessados, que a lista definitiva de candidatos admitidos e excluídos em requisitos gerais ao concurso de professor auxiliar na área disciplinar de Sociologia, aberto por edital n.º 687/2016, publicado no *Diário da República* n.º 150, 2.ª série, de 5 de agosto, encontra-se afixada na vitrine da Unidade de Recursos Humanos, ala Sul, e disponibilizada na página eletrónica do ISCTE-IUL http://www.iscte-iul.pt/quem_somos/Working_at_ISCTE/concursos.

5 de dezembro de 2016. — A Administradora, *Teresa Laureano*.
210070368

UNIVERSIDADE DE AVEIRO

Declaração de retificação n.º 1222/2016

Por ter saído com inexatidão a publicação inserta no Aviso n.º 13630/2016, publicado no *Diário da República*, n.º 218, 2.ª série, de 14 de novembro de 2016, referente à Licenciatura em Design de Produto e Tecnologia retifica-se o seguinte:

No plano de estudos referente ao 3.º ano, 1.º semestre, nas horas de contacto da unidade curricular «Design e Usabilidade» onde se lê «PL-45» deve-se ler «PL-30» e onde se lê «Projeto de Desenvolvimento III» deve-se ler «Projeto de Desenvolvimento de Produto III».

No plano de estudos referente ao 3.º ano, 2.º semestre onde se lê «Projeto de Desenvolvimento IV» deve-se ler «Projeto de Desenvolvimento de Produto IV».

30 de novembro de 2016. — O Vice-Reitor, *Prof. Doutor João Gonçalves Gomes de Paiva Dias*.

210069242