



## FINANÇAS E INFRAESTRUTURAS E HABITAÇÃO

### Portaria n.º 2/2021

de 4 de janeiro

*Sumário:* Define as coberturas, condições e capitais mínimos aplicáveis ao seguro de responsabilidade civil previsto no artigo 10.º do Decreto-Lei n.º 58/2018, de 23 de julho, a celebrar pelos operadores de aeronaves civis não tripuladas («operadores de UAS» Unmanned Aircraft System).

O Decreto-Lei n.º 58/2018, de 23 de julho, estabelece um regime obrigatório de registo e de seguro de responsabilidade civil aplicável a operadores de sistemas de aeronaves civis não tripuladas no espaço aéreo nacional, usualmente designadas por *drones*.

O n.º 1 do artigo 10.º do Decreto-Lei n.º 58/2018, de 23 de julho, cria o referido seguro obrigatório para o uso de aeronaves cuja massa máxima operacional seja superior a 900 gramas, cuja cobertura atende à responsabilidade civil subjetiva nos termos gerais e à responsabilidade civil objetiva prevista no artigo 9.º do mesmo diploma legal.

Por sua vez, o n.º 3 do mesmo artigo 10.º estabelece que as coberturas, condições e capitais mínimos do seguro de responsabilidade civil dos operadores de sistema de aeronave não tripulada são regulados por portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e da aviação civil, devendo modular o regime atendendo à variação do risco coberto em função das diferentes massas máximas operacionais das aeronaves.

Em cumprimento de tal disposição, a presente portaria estabelece as coberturas, condições e capitais mínimos a preencher pelo contrato de seguro a subscrever pelos operadores de sistema de aeronave não tripulada.

Na presente portaria, optou-se por estratificar a cobertura mínima do seguro em função do peso ou massa máxima operacional das aeronaves, tendo por base os riscos associados a diversos fatores ou características das mesmas, bem como o regime do Regulamento (CE) n.º 785/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de abril de 2004, relativo aos requisitos do seguro para transportadoras aéreas e operadores de aeronaves.

Tal como previsto no Regulamento (CE) n.º 785/2004, o critério seguido para fixar os limites mínimos do seguro obrigatório de responsabilidade civil relativamente a danos provocados a terceiros reflete a relação entre o peso e os danos potenciais que cada tipo de aeronave pode causar. Assim, a cobertura de seguro mínima por acidente e por aeronave dependerá da massa máxima operacional da mesma.

Com efeito, através dos pressupostos usados para os cálculos da energia cinética de impacto, resultante do peso, área frontal, altura, densidade atmosférica e velocidade terminal de queda, categorizou-se a cobertura mínima entre os 900 gr e os 20 kg, de forma a acautelar quaisquer danos que possam resultar da operação, em particular pela não observância das condições impostas pela Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANAC), através do Regulamento n.º 1093/2016, de 14 de dezembro.

Foram, assim, consideradas quedas a diferentes altitudes, tendo-se concluído que, independentemente da queda balística, numa área de proteção de 30 metros estabelecida na vizinhança de uma infraestrutura aeroportuária ou a 120 metros em espaço aéreo não controlado, a energia de impacto será sempre inferior a 700J, considerando os pressupostos usados nos cálculos para aeronaves com massa máxima operacional inferior a 1,5 kg.

De modo a encontrar um valor percentual de redução ajustado, procedeu-se ainda a uma comparação da variação entre as categorias da tabela constante do artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 785/2004, tendo-se verificado que o valor médio de aumento entre as 10 categorias é de 112,9 %, duplicando-se os valores de Direitos de Saque Especial (DSE) aplicáveis ao passar para a categoria seguinte. O mesmo princípio foi utilizado para definir a percentagem de redução a aplicar a 0,75 milhões de DSE (que constitui a categoria 1 da tabela anteriormente referida) diminuindo a



percentagem em 25 % entre patamares, traduzindo-se, portanto, no aumento do limite mínimo a ser segurado com o aumento da massa operacional. Assim:

Manda o Governo, pelo Secretário de Estado das Finanças e pelo Secretário de Estado Adjunto e das Comunicações, e nos termos e para os efeitos do disposto no n.º 3 do artigo 10.º e no n.º 5 do artigo 16.º do Decreto-Lei n.º 58/2018, de 23 de julho, o seguinte:

#### Artigo 1.º

##### Objeto

A presente portaria define as coberturas, condições e capitais mínimos aplicáveis ao seguro de responsabilidade civil previsto no artigo 10.º do Decreto-Lei n.º 58/2018, de 23 de julho, a celebrar pelos operadores de aeronaves civis não tripuladas («operadores de UAS» Unmanned Aircraft System).

#### Artigo 2.º

##### Âmbito, coberturas e capitais seguros

1 — O contrato de seguro previsto no artigo anterior cobre a obrigação de indemnizar terceiros por danos patrimoniais causados por UAS cuja respetiva aeronave tenha uma massa máxima operacional superior a 900 gramas, nos termos e para os efeitos do disposto no Decreto-Lei n.º 58/2018, de 23 de julho, com um mínimo de capital seguro por anuidade, independentemente do número de sinistros, no valor de:

a) Aeronaves não tripuladas com massa máxima operacional superior a 900 gr e igual ou inferior a 1,5 kg: 0,26 milhões de Direitos de Saque Especiais (DSE, tal como definidos pelo Fundo Monetário Internacional);

b) Aeronaves não tripuladas com massa máxima operacional superior a 1,5 kg e igual ou inferior a 4 kg: 0,38 milhões de DSE;

c) Aeronaves não tripuladas com massa máxima operacional superior a 4 kg e igual ou inferior a 20 kg: 0,56 milhões de DSE;

d) Aeronaves não tripuladas com massa máxima operacional superior a 20 kg: 0,75 milhões de DSE, em conformidade com o disposto no Regulamento (CE) n.º 785/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de abril de 2004, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 1137/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de outubro de 2008, e pelo Regulamento (UE) n.º 285/2010, da Comissão, de 6 de abril de 2010.

2 — A cobertura prevista no número anterior abrange os danos resultantes de acidentes ocorridos tanto em voo como no solo.

#### Artigo 3.º

##### Âmbito territorial

O contrato de seguro produz efeitos em relação aos sinistros decorrentes do uso da UAS em território nacional.

#### Artigo 4.º

##### Âmbito temporal

1 — O contrato de seguro cobre a responsabilidade civil do segurado pelo uso do UAS por atos ou omissões geradores de responsabilidade civil ocorridos durante o período de vigência do contrato.



2 — Sem prejuízo de poder ser convencionado por prazo superior, a cobertura prevista no número anterior abrange os pedidos de indemnização apresentados até um ano após a cessação do contrato de seguro, desde que não cobertos por outro contrato de seguro posterior válido.

#### Artigo 5.º

##### Exclusões

1 — O contrato de seguro de responsabilidade civil exclui os pagamentos devidos a título de responsabilidade criminal, contraordenacional ou disciplinar do segurado.

2 — O contrato de seguro de responsabilidade civil pode excluir a cobertura:

- a) Dos danos causados ao tomador do seguro, quando distinto do segurado;
- b) Dos danos causados ao operador ou ao piloto remoto quando distinto do tomador do seguro ou do segurado;
- c) Dos danos causados a quaisquer pessoas cuja responsabilidade esteja garantida pelo contrato de seguro, bem como ao cônjuge, pessoa que viva em união de facto, ascendentes e descendentes ou pessoas que com eles coabitem ou vivam a seu cargo;
- d) Dos danos causados a membro dos órgãos sociais, ou a pessoa que exerça cargo de administração, gerência, direção ou chefia ou atue em representação legal ou voluntária da pessoa cuja responsabilidade se garanta;
- e) Dos danos resultantes de atos ou omissões do segurado ou de quem este seja civilmente responsável, praticados em conluio com o lesado, no sentido de obter para este um benefício ilegítimo ao abrigo do contrato de seguro;
- f) Das custas e quaisquer outras despesas provenientes do procedimento criminal, fianças, coimas, multas, taxas ou outros encargos de idêntica natureza;
- g) Dos danos resultantes de guerra, greve, *lock-out*, tumultos, comoções civis, assaltos em consequência de distúrbios laborais, sabotagem, terrorismo, atos de vandalismo, insurreições civis ou militares ou decisões de autoridades ou de forças usurpando a autoridade e *hi-jacking*;
- h) Dos danos cobertos por qualquer outro tipo de seguro obrigatório.

#### Artigo 6.º

##### Atos dolosos

1 — O seguro garante ainda a satisfação das indemnizações devidas pelos autores e cúmplices de furto, roubo, furto de uso da aeronave ou de acidentes dolosamente provocados, sem prejuízo do disposto no número seguinte.

2 — Nos casos de roubo, furto ou furto de uso da aeronave e acidentes dolosamente provocados, o seguro não garante a satisfação das indemnizações devidas pelos respetivos autores e cúmplices para com os demais autores ou cúmplices.

#### Artigo 7.º

##### Franquia

1 — O contrato de seguro de responsabilidade civil pode incluir uma franquia, a qual não é oponível a terceiros lesados ou aos seus herdeiros.

2 — Compete ao segurador, em caso de pedido de indemnização, responder integralmente pela indemnização devida, sem prejuízo do direito a ser reembolsado pelo obrigado nos termos do número anterior do valor da franquia aplicada.



### Artigo 8.º

#### Direito de regresso

1 — O contrato de seguro de responsabilidade civil pode prever o direito de regresso do segurador contra o responsável, quando os danos resultem de:

- a) Atos ou omissões dolosas do segurado, ou de pessoa por quem ele seja civilmente responsável;
- b) Atos e omissões praticados pelo segurado ou por pessoa por quem ele seja civilmente responsável, quando praticados em estado de demência ou sob a influência do álcool, de estupefacientes ou outras drogas ou produtos tóxicos;
- c) Falta de ou deficiente manutenção do equipamento, desde que conhecida, ou cognoscível, pelo operador ou piloto, na medida em que o sinistro tenha sido provocado ou agravado por essa falta ou deficiente manutenção.

2 — O contrato de seguro de responsabilidade civil pode ainda prever o direito de regresso contra os autores e cúmplices de roubo, furto ou furto de uso da aeronave causadora do acidente, bem como, subsidiariamente, contra o operador do UAS objeto de tais crimes que os devesse conhecer e causador do acidente.

### Artigo 9.º

#### Cessaçã o do contrato de seguro

1 — O contrato de seguro pode fixar a sua cessação em razão das vicissitudes previstas nos n.ºs 2 a 5 do artigo 11.º do Decreto-Lei n.º 58/2018, de 23 de julho, assim como a caducidade da parte aplicável da cobertura no caso da eliminação da aeronave segura nos termos previstos no n.º 6 do mesmo artigo 11.º

2 — O contrato de seguro pode igualmente fixar a sua cessação em razão da aplicação da sanção acessória de interdição do exercício de atividades com recurso a UAS prevista no artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 58/2018, de 23 de julho.

3 — O previsto no presente artigo não prejudica o disposto no artigo 4.º nem o direito ao estorno do prémio por cessação antecipada nos termos gerais.

### Artigo 10.º

#### Não coincidência entre o tomador do seguro e o segurado

A informação sobre o seguro a fornecer à plataforma eletrónica de registo nos termos previstos no n.º 4 do artigo 10.º do Decreto-Lei n.º 58/2018, de 23 de julho, deve identificar o tomador do seguro e o segurado no caso da sua não coincidência numa mesma pessoa.

### Artigo 11.º

#### Início de vigência da obrigação de seguro

A obrigação de seguro a que se reporta a presente portaria vigora a partir de 30 dias a contar da publicação desta.

### Artigo 12.º

#### Entrada em vigor

A presente portaria entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Em 15 de dezembro de 2020.

O Secretário de Estado das Finanças, *João Nuno Marques de Carvalho Mendes*. — O Secretário de Estado Adjunto e das Comunicações, *Hugo Santos Mendes*.

113838513