



**GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO  
POLÍCIA MILITAR**

**Portaria nº 1176-R, de 27 de fevereiro de 2025**

(publicada no BGPM nº 009, de 27.02.2025)

Estabelece o Sistema de Emprego de Aeronaves Não Tripuladas (SISEANT) no âmbito da PMES e dá outras providências.

**O CORONEL QOCPM COMANDANTE GERAL DA POLÍCIA MILITAR DO ESPÍRITO SANTO**, no uso de suas atribuições legais e tendo em vista o inciso VII do Art. 6º, VII, da Lei Complementar nº 553, de 29.12.2009 e no Encaminhamento EDocs nº 2025-H6725N:

**RESOLVE:**

**Art. 1º** - Estabelecer o Sistema de Emprego de Aeronaves Não Tripuladas (SISEANT) no âmbito da Polícia Militar do Espírito Santo (PMES), conforme Anexo à presente Portaria.

**Art. 2º** - Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

**Art. 3º** - Fica revogada a Portaria nº 742-R, de 26.06.2018.

**CEL QOCPM DOUGLAS CAUS  
Comandante Geral da PMES**



ANEXO I

**SISTEMA DE EMPREGO DE AERONAVES NÃO TRIPULADAS (SISEANT)**

TÍTULO I

**Sistema de Emprego de Aeronaves Não Tripuladas (SISEANT)**

**Art. 1º.** Fica estabelecido, no âmbito da Polícia Militar do Estado do Espírito Santo, o Sistema de Emprego de Aeronaves Não Tripuladas (SISEANT), com finalidade de coordenar e integrar as ações de planejamento e execução do uso seguro, produtivo e legal de aeronaves não tripuladas no desempenho da missão constitucional da instituição.

**§1º.** Compõem o Sistema de Emprego de Aeronaves Não Tripuladas todas as organizações militares estaduais (OME) no âmbito da PMES que disponham de aeronaves remotamente pilotadas para uso operacional nas respectivas áreas de circunscrição.

**§2º.** O Comando de Polícia Ostensiva Especializado (CPOE) é a Unidade Central do Sistema de Emprego de Aeronaves Não Tripuladas, encarregada de elaborar, nivelar e difundir o conhecimento técnico sobre o uso deste tipo de recurso operacional na PMES.

**§3º.** O Comandante do CPOE é o Coordenador Geral do Sistema de Emprego de Aeronaves Não Tripuladas da PMES.

**§4º.** O Sistema de Emprego de Aeronaves Não Tripuladas é a referência institucional na produção de conhecimento sobre emprego de aeronaves remotamente pilotadas na PMES, devendo produzir informações para assessorar a tomada de decisão, com escopo de garantir a segurança de voo, agilidade, eficácia, economicidade, bem como o alcance dos resultados desejados pelas missões na área de segurança pública.

**§5º.** As unidades integrantes do Sistema de Emprego de Aeronaves Não Tripuladas exercerão as ações de emprego de aeronaves não tripuladas na PMES, conforme estabelecido nesta Portaria.

**§6º.** São atribuições exclusivas da Unidade Central do Sistema de Emprego de Aeronaves Não Tripuladas no âmbito da PMES:

- i. Atuar como ponto focal da PMES nas comunicações com os órgãos oficiais de controle do espaço aéreo e supervisão da aviação civil no Brasil.
- ii. Fomentar o acesso às normas e diretrizes preconizadas pelos órgãos oficiais responsáveis por gerenciar a operacionalidade dos serviços de tráfego no espaço aéreo brasileiro.
- iii. Estabelecer os padrões de uso de aeronaves não tripuladas, com observância às normas e diretrizes preconizadas pelos órgãos oficiais responsáveis por gerenciar a operacionalidade dos serviços de tráfego no espaço aéreo brasileiro, contribuindo para a prestação de um serviço público eficiente.
- iv. Difundir a doutrina e as boas práticas necessárias para o desenvolvimento da atividade aérea não tripulada no âmbito da PMES.
- v. Estabelecer a política institucional de uso de aeronaves não tripuladas no âmbito da



**GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO  
POLÍCIA MILITAR**

PMES.

- vi. Coordenar e fiscalizar o registro das aeronaves não tripuladas, pertencentes à frota da instituição, junto aos órgãos aeronáuticos competentes.
- vii. Manter atualizado o cadastro das aeronaves não tripuladas da corporação.
- viii. Manter atualizado o cadastro de pilotos de aeronaves não tripuladas da corporação.
- ix. Promover a capacitação necessária para uso de aeronaves não tripuladas, segundo a regulamentação em vigor no país e as normas de ensino aplicáveis na corporação.
- x. Designar instrutores, monitores e examinadores que ministrarão as instruções de capacitação e requalificação, bem como realizar as verificações de proficiência da atividade aérea não tripulada e adotar as medidas necessárias para formalizar essas atividades no âmbito institucional.
- xi. Planejar, gerenciar, controlar e proporcionar o apoio logístico, o conhecimento e a segurança necessários à realização das atividades relacionadas ao uso de aeronaves não tripuladas na PMES.
- xii. Emanar as orientações e coordenar junto às Unidades as atividades necessárias à realização de manutenção preventiva e corretiva em aeronaves não tripuladas.
- xiii. Padronizar os Procedimentos de Operação Padrão (POP) para utilização de aeronaves não tripuladas na PMES.
- xiv. Homologar as decisões dos inquéritos técnicos destinados à apuração de acidentes com aeronaves não tripuladas na PMES.
- xv. Estabelecer os requisitos técnicos na elaboração dos instrumentos relacionados à aquisição, locação e manutenção de aeronaves não tripuladas.

**§7º.** Fica vedado às Unidades integrantes do Sistema de Emprego de Aeronaves Não Tripuladas da PMES realizar qualquer tipo de manutenção nos equipamentos que compõem os sistemas dessas aeronaves, quando o manual técnico ou qualquer outra publicação oficial do fabricante atribuir tal responsabilidade à assistência técnica autorizada do próprio fabricante.

**Art. 2º.** O funcionamento do Sistema de Emprego de Aeronaves Não Tripuladas ocorrerá sem prejuízo das demais atividades ou encargos desenvolvidos pelos integrantes das unidades participantes, bem como sem prejuízo do funcionamento de outros sistemas estabelecidos na corporação, devendo servir para integrar e colaborar, tecnicamente, para a maximização da eficiência no alcance dos resultados.

## **TÍTULO II**

### **Dos requisitos obrigatórios para emprego de aeronaves não tripuladas em serviço operacional na PMES**

**Art. 3º.** O emprego de aeronaves não tripuladas em serviço operacional na PMES é condicionado à existência de:

- a) Piloto remoto em comando com cadastro atualizado.



**GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO  
POLÍCIA MILITAR**

- b) Piloto remoto observador com cadastro atualizado.
- c) Documentos de porte obrigatório definidos pela legislação.
- d) Avaliação de Risco Operacional válida e assinada por autoridade competente.

**Art. 4º.** É vedado o uso de aeronaves não tripuladas privadas no serviço operacional da PMES, salvo se expressamente autorizado por autoridade competente.

**TÍTULO III  
Do cadastro dos pilotos remotos**

**Art. 5º.** O cadastro de Pilotos Remotos na PMES será solicitado pelo militar estadual por meio do envio do Formulário de Cadastro de piloto remoto na PMES (ANEXO I), via cadeia de comando, ao Coordenador Geral do Sistema de Emprego de Aeronaves Não Tripuladas.

**Art. 6º.** A avaliação do cumprimento dos pré-requisitos para autorização para pilotagem será feita pelo Coordenador Geral do Sistema de Emprego de Aeronaves Não Tripuladas.

**Art. 7º.** A autorização para pilotagem de aeronaves não tripuladas em serviço operacional na PMES será feita por publicação no Boletim Geral da Polícia Militar pela Unidade Central do Sistema de Emprego de Aeronaves Não Tripuladas e **terá validade de 12 (doze) meses.**

**§1º.** Os cursos de formação de pilotos remotos homologados em Boletim Geral da PMES até a data de publicação desta Instrução Normativa ficam convalidados pelo período de 12 (doze) meses a contar da data de publicação desta norma, garantindo sua validade e reconhecimento no âmbito da instituição durante esse prazo.

**§2º.** A presente convalidação não exime os titulares dos certificados dos referidos cursos de atender a eventuais requisitos adicionais estabelecidos por esta ou outras normativas futuras, tampouco as atuais ou futuras regulamentações estabelecidas pelos órgãos oficiais.

**Art. 8º.** Para se habilitar como piloto remoto o militar estadual deverá cumprir, no mínimo, os seguintes requisitos:

- a) Ser voluntário.
- b) Ter autorização do dirigente máximo da Unidade de lotação para se cadastrar como piloto remoto.
- c) Estar com o cadastro atualizado no Sistema para solicitação de acesso ao Espaço Aéreo Brasileiro por Aeronaves Não Tripuladas (SARPAS) do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA).
- d) Ser aprovado em Curso Básico para piloto remoto homologado pela corporação há, no máximo, 12 (doze) meses.



GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO  
POLÍCIA MILITAR

**Art. 9º.** Caso a formação básica de piloto remoto tenha ocorrido há mais de 12 (doze) meses, a habilitação como piloto remoto da corporação dependerá da comprovação de participação há, no máximo, 12 (doze) meses, em **instrução de nivelamento** ou **outro tipo de requalificação**, promovido pela corporação ou homologado pelo Coordenador Geral do Sistema de Emprego de Aeronaves Não Tripuladas, nos modelos de aeronaves solicitados no formulário de cadastro.

**TÍTULO IV**  
**Da requalificação dos pilotos**

**Art. 10.** As Unidades que compõem o Sistema de Emprego de Aeronaves Não Tripuladas deverão, anualmente, providenciar a requalificação do piloto remoto, de acordo com as normas de ensino da corporação.

**Parágrafo Único.** A requalificação do piloto remoto é necessária para cada modelo de aeronave não tripulada do qual é solicitada a atualização no cadastro do militar estadual.

**TÍTULO V**  
**Dos cursos de habilitação e instruções de nivelamento**

**Art. 11.** Os cursos de habilitação de pilotos remotos abordarão, no mínimo, as seguintes disciplinas:

**§1º. Legislação aplicada ao emprego de aeronaves não tripuladas**, compreendendo as temáticas relacionadas a aviação de segurança pública e defesa civil no Brasil; histórico do uso dos sistemas de aeronaves não tripuladas no Brasil; uso dos sistemas de aeronaves não tripuladas em atividades de segurança pública e defesa civil no Brasil; regulamentação atualizada sobre o emprego de sistemas de aeronaves não tripuladas pelos órgãos especiais.

**§2º. Segurança Operacional**, compreendendo as temáticas relacionadas à segurança de voo no Brasil; incidentes e acidentes envolvendo aeronaves não tripuladas; meteorologia geral; efeitos da meteorologia sobre pequenos sistemas de aeronaves não tripuladas.

**§3º. Segurança da Informação**, compreendendo as temáticas relacionadas aos preceitos constitucionais sobre inviolabilidade da intimidade, vida privada, honra e imagem das pessoas; legislação aplicada à proteção da privacidade e de dados pessoais; armazenamento e compartimentação de dados.

**§4º. Teoria de voo para aeronaves não tripuladas**, compreendendo as temáticas relacionadas a conceitos e tipos dos sistemas de aeronaves não tripuladas; dimensões e limitações das aeronaves não tripuladas; enlace de pilotagem; elementos de comando e controle; carga útil; tipos e funções dos rotores; tipos e consequências do estol; noções da física e origem das forças; forças que influenciam o deslocamento da aeronave; comandos e princípios de voo, comandos de controle dos sistemas de aeronaves não tripuladas e reações aerodinâmicas advindas do voo.



**GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO  
POLÍCIA MILITAR**

**§5º. Procedimentos operacionais para a realização de operações policiais com aeronaves não tripuladas**, compreendendo as temáticas relacionadas ao planejamento da missão e seus objetivos; reconhecimento de área de operação; conhecimento e utilização de ferramentas para verificação de condições climáticas; procedimentos de solicitação de autorização de voo junto aos órgãos e entidades competentes; configurações de segurança para um voo seguro; procedimentos operacionais em caso de situações atípicas.

**§6º. Conhecimentos técnicos básicos das aeronaves não tripuladas disponíveis na PMES**, compreendendo as temáticas relacionadas à descrição, funcionamento e operação das aeronaves não tripuladas disponíveis na PMES; preparação das aeronaves para uma missão; cuidados no armazenamento do sistema aeronaves não tripuladas; substituição de baterias; gravação, acesso e armazenamento das imagens registradas.

**§7º. Instrução prática de voo em ambiente controlado**, explorando a montagem do sistema de aeronaves não tripuladas; funcionamento dos comandos; realização de manobras básicas; manobras intermediárias; manobras avançadas; exploração de recursos disponíveis em cada aeronave; testes controlados com situações atípicas e de emergência; operação dos acessórios instalados (câmeras e outras cargas); cumprimento do checklist pós-voo.

**Art. 12.** Disciplinas complementares poderão ser acrescentadas nas ementas dos cursos de habilitação de pilotos remotos, mediante homologação do Coordenador Geral do Sistema de Emprego de Aeronaves Não Tripuladas.

**Art. 13.** A certificação de pilotagem mencionada no **Art. 9º** poderá ser comprovada por meio de:

- a) Participação em instrução de nivelamento promovida pela PMES, abordando, pelo menos, as temáticas de:
  - i. Legislação atualizada sobre o uso de aeronaves não tripuladas.
  - ii. Segurança Operacional.
  - iii. Instrução prática nos modelos de aeronaves não tripuladas que o curso visa a certificação.
- b) Participação em cursos, instruções ou eventos similares em outras instituições, públicas ou privadas, após avaliação de equivalência das temáticas citadas neste artigo por parte da Unidade Central do Sistema de Emprego de Aeronaves Não Tripuladas.

## **TÍTULO VI**

### **Da definição das autoridades competentes para aprovar a Avaliação de Risco Operacional**

**Art. 14.** A Avaliação de Risco Operacional é documento de porte obrigatório, por meio físico ou digital, tem validade por 12 (doze) meses e deve ser aprovada por autoridade



**GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO  
POLÍCIA MILITAR**

competente de acordo com a classificação do risco.

**Parágrafo Único.** A Avaliação de Risco Operacional deverá ser preenchida pelo piloto remoto responsável pelo voo, conforme ANEXO II.

**Art. 15.** A elaboração da Avaliação de Risco Operacional deverá considerar as prescrições estabelecidas na legislação pertinente e nas instruções suplementares da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC).

**§1º.** As autoridades competentes para aprovação de Avaliação de Risco Operacional para as operações classificadas como “**Risco extremo**” são o Comandantes de Polícia Ostensiva, Corregedor, Diretores, Assessor de Comunicação, ou autoridade superior.

**§2º.** As autoridades competentes para aprovação de Avaliação de Risco Operacional para as operações classificadas como “**Alto risco**” são os Subcomandantes de Polícia Ostensiva, Comandantes de Unidades Operacionais, Comandante da Unidade Operacional de Ensino (UOpE), Comandantes das Unidades Operacionais de Apoio (UOpA), Chefes de Divisão Corporativa, ou autoridade superior.

**§3º.** As autoridades competentes para aprovação de Avaliação de Risco Operacional para as operações classificadas como “**Risco moderado**” são os Subcomandantes de Unidades Operacionais, Subcomandante da Unidade Operacional de Ensino (UOpE), Subcomandantes das Unidades Operacionais de Apoio (UOpA), Chefes de Divisão, ou autoridade superior.

**§4º.** A Avaliação de Risco Operacional para as operações classificadas como “**Baixo risco**” não exige aprovação por autoridade superior ao piloto remoto.

**§5º.** A Avaliação de Risco Operacional para as operações classificadas como “**Risco muito baixo**” não exige aprovação por autoridade superior ao piloto remoto.

## **TÍTULO VII**

### **Dos Núcleos de Aeronaves Não Tripuladas (NUANT) das unidades**

**Art. 16.** Serão instituídos nas Unidades que compõem o Sistema de Emprego de Aeronaves Não Tripuladas os Núcleos de Aeronaves Não Tripuladas (NUANT), vinculados preferencialmente à Divisão Operacional ou o correspondente nos Batalhões e Diretorias, ou Seção Operacional ou o correspondente nas Companhias Independentes, devendo ser nomeado oficial responsável pelo Núcleo, de preferência com capacitação na área, bem como praças auxiliares para exercerem as atividades de integralização doutrinária e controle administrativo inerentes à gestão de recursos que envolvem aeronaves não tripuladas da própria Unidade.

**Art. 17.** São responsabilidades dos Núcleos de Aeronaves Não Tripuladas (NUANT) das respectivas unidades que integram o Sistema de Emprego de Aeronaves Não Tripuladas:

**a)** Zelar pela manutenção de registro e controle atualizados da relação de pilotos de aeronaves não tripuladas da Unidade.



**GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO  
POLÍCIA MILITAR**

- b) Zelar pela manutenção de registro e controle atualizados da relação dos equipamentos que compõem o sistema de aeronaves não tripuladas da Unidade.
- c) Zelar pelo armazenamento e guarda dos sistemas de aeronaves não tripuladas da Unidade.
- d) Providenciar a requalificação dos pilotos remotos anualmente, nos termos desta Instrução Normativa.
- e) Realizar o controle de horas de voo por piloto e por modelo de aeronave.
- f) Zelar pelo registro e guarda das Avaliações de Risco Operacional elaboradas para emprego das aeronaves não tripuladas da Unidade.
- g) Zelar pelo registro e guarda da documentação relacionada às avaliações de requalificação realizadas pelos pilotos remotos.
- h) Zelar pela guarda de imagens eventualmente gravadas por meio de aeronaves não tripuladas.
- i) Comunicar à Unidade Central do Sistema de Emprego de Aeronaves Não Tripuladas sobre a ocorrência de qualquer incidente, acidente, falha técnica ou fato similar que tenha ocorrido com aeronave não tripulada ou seus acessórios, bem como os riscos encontrados durante as operações com essas aeronaves.
- j) Difundir e fazer cumprir no âmbito da Unidade outras determinações estabelecidas pela Unidade Central do Sistema de Emprego de Aeronaves Não Tripuladas e pelos órgãos oficiais competentes.

**Art. 18.** Os casos omissos serão resolvidos pelo Comandante Geral da PMES.





**GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO  
POLÍCIA MILITAR**

## **ANEXO I**

**Modelo do Formulário de Cadastro de Piloto Remoto**



GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO  
POLÍCIA MILITAR

	GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO POLÍCIA MILITAR			
<b>FORMULÁRIO DE CADASTRO DE PILOTO DE AERONAVE NAO TRIPULADA</b>				
<b>NOME:</b>				
<b>RG:</b>		<b>NF:</b>		
<b>E-MAIL INSTITUCIONAL:</b>				
<b>TELEFONE:</b>				
<b>UNIDADE:</b>				
<b>CAPACITAÇÃO</b>				
<b>DATA</b>	<b>CURSO</b>	<b>INSTITUIÇÃO</b>	<b>PUBLICAÇÃO</b>	<b>CARGA HORÁRIA</b>
<b>HABILITAÇÃO</b>				
Aeronaves remotamente pilotadas modelos:				
<b>AUTORIZAÇÃO DO COMANDO DA UNIDADE</b>				
<b>DATA</b>	<b>NOME DO CMT DA UNIDADE:</b>			
	<b>ASSINATURA:</b>			



**GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO  
POLÍCIA MILITAR**

## **ANEXO II**

**Modelo de formulário de Avaliação de Risco Operacional**



GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO  
POLÍCIA MILITAR

ANEXO II

Modelo de formulário de Avaliação de Risco Operacional

	<p>GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO POLÍCIA MILITAR DO ESPÍRITO SANTO AVALIAÇÃO DE RISCO OPERACIONAL</p>	
<p>Código: ARO XXX – RPAS/PMES</p>		
<p>Em cumprimento ao parágrafo E94.103(g)(2) do RBAC-E no 94 da ANAC</p>		
<p>Estabelecido em: 01/01/2023</p>	<p>Revisado em:</p>	<p>Nº da Revisão:</p>
<p>RESPONSABILIDADES</p>		
<p>Elaborado por: Cb PM XXX Revisado por: Cb PM XXX Aprovado por: Maj PM XXX Executores: Pilotos Remotos Policiais e Observadores Policiais</p>		
<p>OPERADOR</p>	<p>CNPJ</p>	<p>AERONAVES</p>
<p>PMES</p>	<p>27.476.373/0001-90</p>	<p>RPA PAPA MIKE XXX RPA PAPA MIKE XXX RPA PAPA MIKE XXX RPA PAPA MIKE XXX</p>
<p>CENÁRIO OPERACIONAL</p>		
<p>1. Ações de Inteligência (AIC Nº 24/18, 2.5, “b”)</p>		
<p>ASPECTOS GERAIS</p>		
<p>1. Legislação aplicável:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei no 7.565/1986);</li><li>- RBAC-E no 94, da ANAC;</li><li>- IS no E94-003 – Revisão A, da ANAC;</li><li>- ICA 100-40, reeditada em 03 de julho de 2023, do DECEA;</li><li>- MCA 56-5, de 03 de julho de 2023, do DECEA;</li><li>- Resolução Anatel no 242, de 30 de novembro de 2000;</li><li>- Resolução Anatel no 506, de 1º de julho de 2008;</li><li>- Resolução Anatel no 635, de 9 de maio de 2014; e</li><li>- POP 001 – RPAS/PMES, revisado em 16 de março de 2018.</li></ul>		
<p>2. O operador é obrigado a se manter em áreas distantes de terceiros? <b>NÃO</b>;</p>		
<p>3. Os pilotos e observadores devem passar por algum treinamento inicial ou periódico específico provido pela empresa? <b>SIM</b>. Especificar: <b>CURSO DE OPERADOR DE AERONAVE REMOTAMENTE PILOTADA</b>, conforme publicação contida no Aditamento DEIP ao BGPM nº 10, de 08 de março de 2018; e</p>		
<p>4. Em caso de acidente com lesões a pessoas, quem acionar? Como proceder? <b>Após avaliação da gravidade do caso específico, acionar equipe SAMU (via 192) ou equipe do NOTAER (via 27 3315-7553).</b></p>		



GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO  
POLÍCIA MILITAR

<b>AVALIAÇÃO DO RISCO</b>	
<b>Situação 1</b>	<b>Perda de link</b>
Probabilidade de ocorrência	
Severidade da ocorrência	
Risco	
Tolerabilidade	
Medidas de mitigação do risco	
Nova avaliação de risco	
Nível hierárquico de autorização da operação	
<b>Situação 2</b>	<b>Existência de tráfego aéreo local</b>
Probabilidade de ocorrência	
Severidade da ocorrência	
Risco	
Tolerabilidade	
Medidas de mitigação do risco	
Nova avaliação de risco	
Nível hierárquico de autorização da operação	
<b>Situação 3</b>	<b>Presença de pessoas não anuentes</b>
Não aplicável, conforme AIC nº 24/18, de 02 de janeiro de 2018, do DECEA, pelo caráter especial da operação.	
<b>Situação 4</b>	<b>Atos contra a integridade da RPA</b>
Probabilidade de ocorrência	
Severidade da ocorrência	
Risco	
Tolerabilidade	
Medidas de mitigação do risco	
Nova avaliação de risco	
Nível hierárquico de autorização da operação	



GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO  
POLÍCIA MILITAR

**MATRIZ DE RISCO**

O modelo empregado de matriz de risco pela PMES nesta Avaliação de Risco Operacional segue, com pequenas alterações, o modelo proposto pela ANAC na IS nº E94-003 - Rev A.

**Probabilidade da ocorrência:**

- Nível 5 (frequente): é provável que ocorra muitas vezes, ou historicamente tem ocorrido frequentemente;
- Nível 4 (ocasional): é provável que ocorra algumas vezes, ou historicamente tem ocorrido com pouca frequência;
- Nível 3 (remoto): é improvável, mas é possível que venha a ocorrer, ou ocorre raramente;
- Nível 2 (improvável): é bastante improvável que ocorra e não se tem notícia de que tenha alguma vez ocorrido;
- Nível 1 (muito improvável): é quase impossível que o evento ocorra.

**Severidade da ocorrência:**

- Nível A (catastrófico): morte de múltiplas pessoas;
- Nível B (crítico): morte de pessoa, lesões gravíssimas, capazes de deixar sequelas significativas e/ou incapacitantes, tais como cegueira, paralisia, amputações, etc.;
- Nível C (significativo): lesões sérias a pessoas, mas não incapacitantes nem com sequelas significativas;
- Nível D (pequeno): incidentes menores, danos a objetos, animais ou vegetação no solo, lesões leves;
- Nível E (insignificante): somente danos ao equipamento.

**Tolerabilidade:**

			Severidade				
			Catastrófico	Crítico	Significativo	Pequeno	Insignificante
			A	B	C	D	E
Probabilidade	Frequente	5	5A	5B	5C	5D	5E
	Ocasional	4	4A	4B	4C	4D	4E
	Remoto	3	3A	3B	3C	3D	3E
	Improvável	2	2A	2B	2C	2D	2E
	Muito improvável	1	1A	1B	1C	1D	1E

- **Risco extremo** (classificações 4A, 5A e 5B): a operação não deve ocorrer e, caso esteja ocorrendo, deve cessar imediatamente, enquanto persistir a condição ou até que medidas mitigadoras suficientes reduzam o risco para um nível aceitável pelo operador. Caso ainda se decida prosseguir com a operação, controles preventivos para mitigação do risco devem ser estabelecidos, devem estar em vigor e a aprovação do Comando de Polícia Ostensivo pertinente deve ser requerida.

- **Alto risco** (classificações 3A, 4B e 5C): a operação não deveria ocorrer e, caso esteja ocorrendo, deveria cessar imediatamente, enquanto persistir a condição ou até que medidas mitigadoras suficientes reduzam o risco para um nível aceitável pelo operador. Caso ainda se decida prosseguir com a operação, controles preventivos para mitigação do risco devem ser estabelecidos, devem estar em vigor e a aprovação do Comandante de Batalhão envolvido (ou setor de nível hierárquico equivalente) deve ser requerida.

- **Risco moderado** (classificações 1A, 2A, 2B, 3B, 3C, 4C, 4D, 5D, 5E): a operação pode ocorrer com controles preventivos para mitigação do risco estabelecidos e que devem estar em vigor, conforme necessários. Operações neste nível de risco deveriam ser aprovadas por nível hierárquico imediatamente superior (chefia imediata).

- **Baixo risco** (classificações 1B, 1C, 2C, 2D, 3D, 3E, 4E): a operação pode ocorrer e controles preventivos para mitigação de risco e aprovação por nível hierárquico imediatamente superior (chefia imediata) são opcionais.

- **Risco muito baixo** (classificações 1D, 1E e 2E): a operação é aceitável como concebida, e nenhum controle preventivo para mitigação de risco e aprovação é requerida para que ela ocorra.

**DISPOSIÇÕES FINAIS**

Declaro para os devidos fins que todos os pilotos remotos conhecem e cumprem a legislação e regulamentação aplicáveis, em especial as acima listadas, assim como conhecem as consequências do descumprimento.

Responsável pelas informações:

Data e assinatura: \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_ - \_\_\_\_\_

Esta Avaliação de Risco Operacional é válida até \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_.