

**REGULAMENTO DO CONCURSO PARA SELEÇÃO DE OFICIAIS PILOTO PARA ADMISSÃO NA TRANSPORTES AÉREOS
PORTUGUESES, S.A.
CONCURSO REF.ª OP 01MARÇO2023**

1. ASPETOS GERAIS

- 1.1. Todos os atos preparatórios do processo de seleção, análises curriculares e provas do processo de seleção do presente Concurso para seleção de Oficiais Piloto para admissão na TRANSPORTES AÉREOS PORTUGUESES, S.A. (doravante «TAP Air Portugal» ou «Empresa») serão organizados e efetuados, de forma coordenada, pelos serviços técnicos competentes da Direção de Operações de Voo (DOV), da Direção de Pessoas e Cultura (P&C), e quando necessário, com a colaboração da Unidade de Cuidados de Saúde, S.A. (UCS), para avaliação médica.
- 1.2. Todas as decisões intercalares ou finais exigidas pelo desenvolvimento e conclusão do processo de seleção são da competência do Júri designado, e constarão obrigatoriamente de ata assinada pelos respetivos membros, à qual serão apensos pareceres e outros documentos eventualmente solicitados e produzidos ou apresentados por técnicos e serviços de apoio ao processo.
- 1.3. Os requisitos mínimos de candidatura são publicitados por anúncio.
- 1.4. Até à quota de 2% dos pilotos a contratar, aceitam-se candidaturas de portadores de deficiência, doença crónica ou doença oncológica, mediante a remessa de certificado médico comprovativo da situação de incapacidade e desde que a sua situação clínica seja compatível com o desempenho da atividade a contratar, subseqüentemente confirmada pelos serviços de medicina do trabalho. A hierarquização dos candidatos no âmbito da quota de 2% segue as regras e critérios de seleção previstos no presente Regulamento.

2. CONSTITUIÇÃO DO JÚRI DO PROCESSO DE SELEÇÃO

- 2.1. O Júri do processo de seleção é constituído por:
 - Diretor de Operações de Voo ou seu representante;
 - Diretor de Treino e Instrução ou seu representante;
 - Piloto-Chefe ou seu representante;
 - Diretor de Pessoas e Cultura ou seu representante;
 - Manager de Aquisição de Talento ou seu representante.
- 2.2. O Júri delibera por maioria absoluta.

3. PRÉ-SELEÇÃO

- 3.1. Competirá à Aquisição de Talento, de forma direta ou através da contratação externa desses serviços, a organização dos processos referentes a todas as candidaturas apresentadas, e o apoio técnico-administrativo ao Júri do Processo de Seleção.
- 3.2. Deverá ser elaborada uma listagem das candidaturas apresentadas nas condições de acordo com os requisitos estabelecidos e constantes do anúncio e da circular publicitados, que será apensa à ata da reunião do Júri do Processo de Seleção.
- 3.3. Todos os requisitos exigidos terão de se verificar na data limite de apresentação de candidaturas, ficando vedado de modo definitivo quaisquer subseqüentes atualizações.
- 3.4. Todas as Licenças EASA CPL (A), Qualificações de Instrumentos (IR), Multimotores (ME) e Certificados Médicos EASA Classe 1, terão que se encontrar válidos à data da apresentação da Candidatura e manterem-se obrigatoriamente válidos até ao momento da assinatura do Contrato de Trabalho com a Empresa, o que ocorrerá ao longo do Fase de voo em linha LIFUS (Line Flying Under Supervision). Todos os custos necessários para que tal ocorra são da total responsabilidade do Piloto em Formação.
- 3.5. No caso de Licenças emitidas por outras entidades que não a ANAC, os Candidatos serão responsáveis por ter a sua Licença convertida para Licença ANAC até à data der execução do Operator Proficiency Check (OPC), sendo que para tal a Qualificação de Voo por Instrumentos deverá estar válida até à efetivação da conversão, sendo todos os custos inerentes à referida conversão igualmente da integral responsabilidade do Piloto em Formação.
- 3.6. Será elaborada uma listagem das candidaturas recebidas dentro do prazo estabelecido que tenham sido rejeitadas, com a indicação do requisito ou requisitos em falta, que será apensa à ata da reunião do Júri do Processo de Seleção.
- 3.7. Consoante calendarização estará disponível para consulta pelos candidatos a lista de candidatos aceites. Os candidatos rejeitados serão informados por email do(s) motivos(s) da sua rejeição.
- 3.8. Os candidatos terão um prazo para reclamar, segundo estabelecido na Calendarização.
- 3.9. As reclamações eventualmente recebidas serão objeto de apreciação e decisão do Júri do Processo de Seleção, de forma que os respetivos candidatos possam tomar conhecimento da mesma, aquando afixação da lista definitiva.

4. PROCESSO DE SELEÇÃO

- 4.1. O processo de seleção incidirá sobre os candidatos pré-selecionados e será estruturado em três fases:
 - 1.ª fase - hierarquização dos candidatos de acordo com os critérios definidos no ponto 6.
 - 2.ª fase - submissão dos candidatos às provas de seleção indicadas no ponto 7.

3.ª fase - realização de uma Prova Técnica em simulador de voo, incluindo avaliação teórica, e entrevista final com o Júri do Processo de Seleção.

4.2. Todas as fases poderão ser eliminatórias, de acordo com critérios homologados pelo Júri do Processo de Seleção.

5. REQUISITOS MÍNIMOS DE CANDIDATURA

Os constantes do anúncio do concurso.

6. 1.ª FASE DO PROCESSO DE SELEÇÃO

Os candidatos pré-selecionados serão objeto de valoração/avaliação curricular de acordo com os critérios valorados e ponderados a seguir indicados, e tendo como base, exclusivamente, a informação constante dos respetivos processos de candidatura:

6.1. Experiencia de Voo/Qualificação – (pontuação não cumulativa)

- Válida em A319/A320/A321 e experiência nestes equipamentos > 500 h = **10 pts**
- Válida em A319/A320/A321 e experiência nestes equipamentos > 200 h = **5 pts**
- Experiência > 500 h de voo em aviões com uma tripulação mínima de 2 pilotos em transporte aéreo (multicrew), aviões de reação ou instrutores de voo das Forças Armadas = **4 pts**

6.2. Horas de Voo (até ao máximo de 5 pts)

- Horas em aviões de alta performance e complexidade, civis ou militares equivalentes (B737, A320, B767 ...etc) = N^o horas X 0.003
- Horas noutros tipos de equipamento = N^o horas X 0.001

6.3. Habilitações literárias (pontuação não cumulativa)

- Licenciatura pré-Bolonha ou mestrados pós Bolonha = **5 pts**
- Outras licenciaturas completadas pré-Bolonha = **4 pts**
- Licenciaturas completadas pós-Bolonha = **3 pt**

6.4. Nível de Inglês Aeronáutico

- Nível 5 1 pt
- Nível 6 2 pts

6.5. Pilotos que tenham cessado, por acordo de revogação, contrato de trabalho celebrado com a Empresa, no âmbito do processo de reestruturação realizado em 2021, até 31 de julho de 2021; tenham sido contratados pela Portugália, S.A., na sequência e por efeito desse acordo de revogação; e nesta se tenham mantido ininterruptamente em funções até à data de decisão final de “APTO” no âmbito do presente concurso - **15 pts**

6.6. Pilotos em desempenho de funções de Oficial Piloto ou Comandante em Empresas do Grupo TAP até à data de decisão final de “APTO” no âmbito do presente concurso - **10 pts**

6.7. Hierarquização inicial dos candidatos para início do processo de seleção.

Após aplicação dos valores e ponderações referidos, as candidaturas serão escalonadas em listagem que, após homologação do Júri do Processo de Seleção, ficará apensa à ata, e estará disponível para consulta no Departamento de Pessoas e Cultura, Edifício 25 – 2º andar, sala 213, sendo do facto dado conhecimento a todos os candidatos pré-selecionados.

Em caso de situações de ex aequo, o desempate será efetuado a partir do fator experiência de horas de voo e caso, mesmo assim, se mantenha a igualdade de circunstâncias, será selecionado o Candidato que reúna as condições estipuladas em 6.5. *supra*.

6.8 Pedidos de recurso referentes à 1ª Fase

Os pedidos de recursos eventualmente recebidos serão objeto de apreciação e decisão fundamentada do Júri do Processo de Seleção, de forma que os respetivos candidatos tenham conhecimento da mesma, aquando da disponibilização para consulta dos resultados.

6.9 Hierarquização final dos candidatos após o processo de seleção

Após realização do processo seletivo os candidatos serão escalonados em listagem que, após homologação do Júri do Processo de Seleção, ficará apensa à ata.

6.10 A indisponibilidade para prestação de provas, quando convocados, poderá motivar prejuízo para os candidatos em causa, relativamente à hierarquia estabelecida, face à necessidade da constituição das turmas para início dos cursos.

7. 2.ª FASE DO PROCESSO DE SELEÇÃO

7.1 Serão chamados para a 2.ª fase do processo de seleção os candidatos em número julgado adequado às necessidades do recrutamento, no respeito integral pela sua ordenação na listagem inicial referida no ponto 6.7 após decididas eventuais reclamações nos termos do ponto 6.8.

7.2 Os candidatos ao serem chamados para a 2ª fase devem apresentar o seu Registo Criminal que será posteriormente analisado na entrevista da 3ª fase pelo júri do Processo de Seleção.

7.3 Os candidatos chamados serão submetidos sequencialmente às provas seguintes, todas eliminatórias, nas quais lhes será atribuída a classificação de “APTO” ou “NÃO APTO”, com exceção da Avaliação Aeronáutica, cujo resultado é indicativo.

- a. Avaliação Aeronáutica - prova escrita;
- b. Avaliação Psicológica;
- c. Avaliação Médica (podendo a mesma decorrer no decurso das fases anteriores).

7.4 A prova de Avaliação Aeronáutica será realizada pela DOV/DTI e aos candidatos só poderão ser atribuídas as classificações de “APTO” ou “NÃO APTO”.



AIRPORTUGAL

7.5 Na prova de avaliação psicológica aos candidatos só poderão ser atribuídas as classificações de “APTO” ou “NÃO APTO”.

7.6 A avaliação médica será realizada pela UCS, a qual adotará os critérios médicos que integram a regulamentação nacional, comunitária e internacional, bem como dados da literatura científica e norma interna em benchmarking com outras companhias aéreas pares.

7.7 Serão considerados como, “NÃO APTOS” no processo de seleção os candidatos que não obtiverem na avaliação médica a classificação de “APTO” sem restrições.

7.8 Não será admitida a repetição de provas ou a consideração/apresentação de resultados de provas similares realizadas por entidades alheias à TAP Air Portugal e ao processo de seleção.

7.9 Como exceção à regra estabelecida no ponto anterior, a TAP, perante dúvida de elevada razoabilidade, poderá determinar a repetição de um ato de avaliação médica a realizar pela mesma entidade.

7.10 Os candidatos classificados em qualquer prova ou avaliação como “NÃO APTOS”, ficarão imediatamente excluídos, devendo ser informados por email.

7.11 Os candidatos classificados em qualquer prova ou avaliação como “NÃO APTOS”, só poderão voltar a concorrer 12 meses após a data em que foram eliminados.

8. 3.ª FASE DO PROCESSO DE SELEÇÃO

Os candidatos aprovados nas provas antecedentes e convocados de acordo com as necessidades da empresa, serão submetidos a uma prova de simulador e a uma entrevista com o Júri do Processo de Seleção o qual decidirá, em termos finais, sobre a aprovação ou rejeição de cada candidato.

8.1 Na prova de simulador aos candidatos só poderão ser atribuídas as classificações de “APTO” ou “NÃO APTO”. Os candidatos “APTOS” estão sujeitos a valoração de 3 a 5 pontos.

8.2 Todos os resultados de “NÃO APTO” ficam sujeitos a um período de carência de um ano.

8.3 Após a realização da prova de simulador e entrevista, os candidatos serão hierarquizados definitivamente pelo Júri de Seleção.

8.4 Após decisão final de “APTO” e antes do início da respectiva formação, o Contrato de Formação deverá ser apresentado ao Candidato para permitir a reflexão adequada.

9 VALIDADE DO CONCURSO

O concurso é dado como concluído com o fim da 3ª fase do processo de seleção.

10 CURSOS

10.1 Os candidatos aprovados na fase anterior frequentarão o Curso de Integração na Empresa, definido em sede de “OM (D) CIE Manual”.



AIRPORTUGAL

Os candidatos terão de frequentar de seguida um curso de qualificação/refrescamento de tipo – definido em sede de “TAP ATO Training Manual A320F” e/ou um “Conversion Training and Checking” – definido em sede de “OM (D) Flight Crew A320F”.

10.2 Apenas serão admitidos no Curso de Formação os candidatos que comprovem e entreguem à equipa de Aquisição de Talento da TAP Air Portugal documentação comprovativo da sua disponibilidade para a realização do Curso de Formação antes da data de início do respetivo Curso.

10.3 Os candidatos de um mesmo curso serão escalonados com base no resultado obtido no curso de qualificação em A320 através da seguinte fórmula:

N	STUDENT	QUESTIONNAIR.		SIMULATOR		EVALUATION		LINE FLYING UNDER SUPERVISN		LINE CHECK		FINAL CLASSIFIC	
		CLASSIF	X1	CLASSIF	X3	CLASSIF	X1.5	CLASSIF	X4	CLASSIF	X1.5	TOTAL	:11

10.4. No caso de resultado insatisfatório em sessão de simulador ou *Skill Test*, será contabilizada para efeito da classificação final, apenas a sessão de repetição com a nota mínima positiva de 75%.

10.5. Na fase de LIFUS, todos voos que excedam o número previsto para o curso de acordo com “OM (D) Flight Crew A320F – Conversion Training and Checking” – incluindo o Line Check, e cuja avaliação venha a ser considerada satisfatória, contarão para efeitos da classificação final com a nota mínima positiva de 75%.

10.6. Será mais antigo o candidato que obtiver pontuação mais elevada, de acordo com o estabelecido no parágrafo “8.3”.

10.7. Serão admitidos na TAP Air Portugal, todos os candidatos considerados “RELEASED TO LINE” no final do “Conversion Training and Checking” – como definido em sede de “OM (D) Flight Crew A320F”.

10.8. Como compensação pelos encargos financeiros suportados pela Tap Air Portugal com a sua formação profissional, os candidatos que concluem o programa de “Conversion Training and Checking” definido em sede de OM(D) Flight Crew A-320, uma vez admitidos, terão obrigatoriamente de permanecer ao serviço da TAP Air Portugal por um período nunca inferior a três anos a contar da data da sua largada em linha.

10.9. A eventual rescisão, sem justa causa, do contrato de trabalho, por parte do Candidato, antes de decorrido o período referido no número anterior constitui-lo-á na obrigação de indemnizar a TAP Air Portugal no montante despendido pela Empresa na sua formação profissional, montante não inferior a € 15.614,00, sendo esse valor reduzido na proporção *pro rata* do tempo de trabalho efetivamente prestado.

10.10. Os candidatos eliminados no curso de Qualificação de Tipo, definido em sede de “TAP ATO Training Manual A320F” ou no curso “Conversion Training and Checking, definido em sede de “OM(D) Flight Crew



AIRPORTUGAL

A320F” realizados na TAP Air Portugal, ficarão sujeitos a um período de carência de 2 (dois) anos, para efeitos de nova candidatura, contados a partir da data de notificação do insucesso .