

**REGULAMENTO DO CONCURSO PARA SELEÇÃO DE OFICIAIS PILOTO PARA ADMISSÃO NA
TRANSPORTES AÉREOS PORTUGUESES, S.A.
CONCURSO REF.º OP 2SET2024**

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 Recursos Humanos (RH), 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.

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 na sua impossibilidade, o seu *Deputy*, preferencialmente ou representante mandatado para o efeito;
 - Diretor de Treino e Instrução ou na sua impossibilidade, o seu *Deputy*, preferencialmente ou representante mandatado para o efeito;
 - Piloto-Chefe ou na sua impossibilidade, o seu *Deputy*, preferencialmente ou representante mandatado para o efeito;
 - Diretor de Recursos Humanos ou seu representante mandatado para o efeito.
- 2.2. O Júri delibera por maioria absoluta.

3. PRÉ-SELEÇÃO

- 3.1. Competirá à Atração e Aquisição de Talento, de forma direta, 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 de 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 durante a 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 informação dos candidatos, a lista provisória dos 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 em anexo.
- 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, conforme Calendarização em anexo.

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, o qual consta como anexo deste Regulamento.

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. Experiência de Voo/Qualificação – (pontuação não cumulativa)

- Válida em A319/A320/A321 e experiência nestes equipamentos > 1500 h = **10 pts**
- Válida em A319/A320/A321 e experiência nestes equipamentos > 500 h = **5 pts**
- Experiência > 1500 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**
- 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 = **3 pts**
- Válida em A319/A320/A321 e experiência nestes equipamentos < 500 h = **2 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) = Nº horas X 0.003
- Horas noutros tipos de equipamento = Nº horas X 0.001

6.3. Habilitações literárias (pontuação não cumulativa)

- Licenciaturas pré-Bolonha ou mestrado Pós-Bolonha, que incluam disciplinas de matemática ou física = **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. Outros fatores de valorização:

6.5.1. 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, 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 (em conformidade com o disposto na cláusula 32.ª do RAAA anexo ao AE celebrado entre a TAP e o SPAC) = **15 pts**

6.5.2. Formandos Pilotos cujos acordos de formação cessaram por via do processo de reestruturação, realizado em 2020, sem que tivesse havido admissão na TAP, durante o ano 2020 = **4 pts**

6.6. Hierarquização inicial dos candidatos.

Após aplicação dos valores e ponderações referidos, as candidaturas serão escalonadas em listagem provisória que, após homologação do Júri do Processo de Seleção, será disponibilizada para informação, 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, considerando a ponderação das horas referidas no ponto 6.2.

Após disponibilização da listagem provisória, os candidatos que considerem existir erros na hierarquização poderão apresentar reclamação no prazo de 2 dias úteis, devendo remetê-la para o seguinte endereço eletrónico: recrutamento.pnt@tap.pt.

6.7. 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, que responderá no prazo máximo de 3 dias úteis após a receção da reclamação.

6.8. Hierarquização final dos candidatos da 1ª fase

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

6.9. A indisponibilidade para prestação de provas, quando convocados, poderá motivar prejuízo para os candidatos em causa, relativamente à hierarquia estabelecida, face à necessidade e momento 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 referida no ponto 6.9 após decididas eventuais reclamações nos termos do ponto 6.8.

7.2. 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).

7.3. A prova de Avaliação Aeronáutica será realizada pela DOV/DTI.

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

7.5. 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.

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

- 7.7. 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.
- 7.8. 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.
- 7.9. Os candidatos classificados em qualquer prova ou avaliação como “NÃO APTOS”, ficarão imediatamente excluídos, devendo ser informados por email.
- 7.10. Os candidatos classificados em prova de avaliação psicológica 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”.
- 8.2. Após a realização da prova de simulador e entrevista, os candidatos serão hierarquizados definitivamente pelo Júri de Seleção.
- 8.3. Após decisão final de “APTO” e antes do início da respetiva formação, o Acordo 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 dados como aptos na fase anterior frequentarão os cursos abaixo descritos, os quais têm carácter eliminatório.
- 10.2. O Curso de Integração na Empresa, definido em sede de “*OM (D) CIE Manual*”, de acordo com as necessidades da Empresa em cada momento. 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*”.
- 10.3. Apenas serão admitidos no Curso de Formação os candidatos que comprovem e entreguem à equipa de Atração e Aquisição de Talento da TAP Air Portugal documentação/declaração comprovativa da sua disponibilidade para a realização do Curso de Formação antes da data de início do respetivo Curso.

10.4. Os candidatos de um mesmo curso serão escalonados com base no resultado obtido no curso de qualificação/conversão 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 |
| | | | | | | | | | | | | | |

- 10.5. 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%.
- 10.6. 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%.
- 10.7. Será mais antigo o candidato que obtiver pontuação mais elevada, de acordo com o estabelecido no parágrafo 10.3..
- 10.8. Serão admitidos na TAP Air Portugal de acordo com as necessidades da Empresa em cada momento, os candidatos considerados “*RELEASED TO LINE*” no final do “*Conversion Training and Checking*” – como definido em sede de “*OM (D) Flight Crew A320F*”.
- 10.9. 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 mínimo de três anos a contar da data da sua largada em linha.
- 10.10. 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 seleção e formação profissional, montante não inferior a € 20.500,00 sendo esse valor reduzido na proporção *pro rata* do tempo de trabalho efetivamente prestado.
- 10.11. 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 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.

