

DIRECTIVA 2006/23/CE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**de 5 de Abril de 2006****relativa à licença comunitária de controlador de tráfego aéreo****(Texto relevante para efeitos do EEE)**

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o n.º 2 do artigo 80.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu ⁽¹⁾,

Após consulta ao Comité das Regiões,

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado ⁽²⁾,

Considerando o seguinte:

- (1) A aplicação da legislação relativa ao Céu Único Europeu exige o estabelecimento de legislação mais detalhada, nomeadamente em matéria de licenciamento dos controladores de tráfego aéreo, para garantir os mais elevados níveis de responsabilidade e competência, aumentar o número de controladores aéreos e promover o reconhecimento mútuo das licenças, como previsto no artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 550/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de Março de 2004, relativo à prestação de serviços de navegação aérea no céu único europeu ⁽³⁾, perseguindo simultaneamente o objectivo de aumentar globalmente a segurança do tráfego aéreo e a competência dos profissionais do sector.
- (2) A introdução de uma licença comunitária constitui um meio de reconhecer o papel específico desempenhado pelos controladores na segurança do controlo do tráfego aéreo. O estabelecimento de normas de competência comunitárias reduzirá igualmente a fragmentação neste domínio, tornando mais eficiente a organização do

trabalho no âmbito de uma colaboração regional crescente entre os prestadores de serviços de navegação aérea. A presente directiva representa, por conseguinte, uma parte essencial da legislação sobre o Céu Único Europeu.

- (3) A directiva é o instrumento mais adequado para estabelecer normas de competência, dando aos Estados-Membros margem para decidirem dos modos de pôr em prática essas normas.
- (4) A presente directiva deverá basear-se nas normas internacionais existentes. A Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) adoptou disposições em matéria de licenciamento dos controladores de tráfego aéreo, nomeadamente sobre a competência linguística. A Organização Europeia para a Segurança da Navegação Aérea (Eurocontrol), criada pela Convenção Internacional de Cooperação para a Segurança da Navegação Aérea, de 13 de Dezembro de 1960, adoptou as especificações regulamentares Eurocontrol sobre segurança (ESARR). Em conformidade com o artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 550/2004, a presente directiva transpõe as exigências previstas na especificação regulamentar n.º 5 do Eurocontrol (ESARR N.º 5) que são pertinentes para os controladores de tráfego aéreo.
- (5) As características particulares do tráfego aéreo comunitário exigem a criação e aplicação efectiva de normas comunitárias de competência para os controladores empregados por prestadores de serviços de navegação aérea que lidam principalmente com o tráfego aéreo geral. Os Estados-Membros também poderão aplicar as disposições nacionais aprovadas nos termos da presente directiva aos instruídos de controlo de tráfego aéreo e aos controladores de tráfego aéreo que exerçam as suas funções sob a responsabilidade de prestadores de serviços de navegação aérea que ofereçam os seus serviços principalmente para movimentos de aeronaves diferentes dos do tráfego aéreo geral.
- (6) Quando os Estados-Membros adoptarem medidas para garantir a conformidade com os requisitos comunitários, as autoridades encarregadas de supervisionar e verificar o respectivo cumprimento devem ser suficientemente independentes dos prestadores de serviços de navegação aérea e dos organismos de formação. As autoridades devem igualmente manter a sua capacidade de desempenhar eficazmente as tarefas que lhes incumbem. A autoridade nacional de supervisão nomeada ou criada nos termos da presente directiva poderá ser o mesmo organismo ou organismos nomeados em conformidade com o artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de Março de 2004, que estabelece o quadro para a realização do céu único europeu ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ JO C 234 de 22.9.2005, p. 17.

⁽²⁾ Parecer do Parlamento Europeu de 8 de Março de 2005 (JO C 320 E de 15.12.2005, p. 50), Posição Comum do Conselho de 14 de Novembro de 2005 (JO C 316 E de 13.12.2005, p. 1) e Posição do Parlamento Europeu de 15 de Fevereiro de 2006 (ainda não publicada no Jornal Oficial).

⁽³⁾ JO L 96 de 31.3.2004, p. 10.

⁽⁴⁾ JO L 96 de 31.3.2004, p. 1.

- (7) A prestação de serviços de navegação aérea exige pessoal altamente qualificado, cuja competência possa ser demonstrada por vários meios. Para o controlo do tráfego aéreo, o meio adequado é a criação de uma licença comunitária, que deve ser considerada uma espécie de diploma de cada controlador de tráfego aéreo. A qualificação numa licença indica o tipo de serviço de tráfego aéreo para cuja prestação o controlador tem competência. Simultaneamente, os averbamentos incluídos na licença reflectem quer as competências específicas do controlador quer a autorização das autoridades supervisoras para a prestação de serviços a determinados sectores ou grupos de sectores. Por esse motivo, as autoridades devem estar em condições de avaliar a competência dos controladores de tráfego aéreo ao emitirem licenças ou ao prolongarem a validade dos averbamentos. As autoridades devem igualmente poder suspender a licença, a qualificação ou os averbamentos, quando tiverem dúvidas quanto à competência. Num esforço para promover a notificação de incidentes, a presente directiva não deverá associar automaticamente um incidente à suspensão da licença, da qualificação ou dos averbamentos. A revogação da licença deverá ser considerada o último recurso para casos extremos.
- (8) Para consolidar a confiança mútua dos Estados-Membros nos seus sistemas de licenciamento, são indispensáveis regras comunitárias sobre a obtenção e a manutenção das licenças. Por conseguinte, é importante harmonizar, com vista a garantir o mais elevado nível de segurança, os requisitos em matéria de qualificação, competência e acesso à profissão de controlador de tráfego aéreo. Essa harmonização deverá conduzir à prestação de serviços de controlo do tráfego aéreo seguros e de elevada qualidade, assim como ao reconhecimento das licenças em toda a Comunidade, aumentando assim a liberdade de circulação e o número de controladores de tráfego aéreo.
- (9) Os Estados-Membros devem assegurar que a aplicação da presente directiva não permita contornar as disposições nacionais em vigor que regem os direitos e obrigações aplicáveis às relações de trabalho entre o empregador e os candidatos a controladores de tráfego aéreo.
- (10) Para tornar as competências comparáveis em toda a Comunidade, há que estruturá-las de um modo claro e generalizadamente aceite. Essa estruturação contribuirá para garantir a segurança não só dentro do espaço aéreo sob o controlo de um prestador de serviços de navegação aérea, mas também, e especialmente, na interface entre diferentes prestadores de serviços.
- (11) Em muitos incidentes e acidentes, a comunicação desempenha um papel significativo. A OACI adoptou, por conseguinte, requisitos em matéria de conhecimentos linguísticos. A presente directiva desenvolve esses requisitos e prevê uma forma de dar cumprimento a essas normas internacionalmente aceites. A fim de incentivar a livre circulação garantindo simultaneamente a segurança, torna-se necessária a observância dos princípios de não discriminação, de transparência e de proporcionalidade em matéria de requisitos linguísticos.
- (12) Os objectivos da formação inicial são descritos no material de orientação desenvolvido a pedido dos membros do Eurocontrol e são considerados as normas adequadas. No que respeita à formação operacional no órgão de controlo, a inexistência de normas generalizadamente aceites precisa de ser compensada por uma gama de medidas, entre as quais a aprovação dos examinadores, que deverão garantir elevados níveis de competência. Esta medida é tanto mais importante quanto a formação operacional no órgão de controlo é extremamente cara e fundamental para a segurança.
- (13) A pedido dos Estados membros do Eurocontrol, foram elaborados requisitos médicos, os quais são considerados um meio aceitável de garantir o cumprimento da presente directiva.
- (14) Do ponto de vista da segurança, a certificação da oferta de formação deverá ser considerada um dos factores essenciais que contribuem para a qualidade da formação. A formação deverá ser considerada um serviço semelhante aos serviços de navegação aérea e igualmente sujeita a um processo de certificação. A presente directiva deverá tornar possível certificar a formação por tipo de formação, por pacote de serviços de formação ou por pacote de formação e serviços de navegação aérea, sem perder de vista as características particulares da formação.
- (15) A presente directiva confirma a já longa jurisprudência do Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias no domínio do reconhecimento mútuo de diplomas e da liberdade de circulação dos trabalhadores. O princípio da proporcionalidade, a justificação fundamentada para a imposição de medidas compensatórias e a previsão de procedimentos adequados de recurso constituem princípios básicos que devem aplicar-se ao sector da gestão do tráfego aéreo de maneira mais visível. Os Estados-Membros deverão ter a possibilidade de recusar o reconhecimento de licenças que não tenham sido emitidas nos termos da presente directiva; os Estados-Membros deverão ter igualmente a possibilidade de reconhecer as referidas licenças depois de terem procedido a uma adequada avaliação da equivalência. Na medida em que se destina a facilitar o reconhecimento mútuo das licenças, a presente directiva não regula as condições relativas ao acesso ao emprego.
- (16) A profissão do controlador de tráfego aéreo está sujeita a inovações técnicas que exigem a actualização regular das suas competências. A directiva deverá permitir essas adaptações à evolução técnica e ao progresso científico através do recurso ao procedimento de comité.
- (17) A presente directiva pode influir nas práticas seguidas pelos controladores de tráfego aéreo no seu trabalho quotidiano. Os parceiros sociais deverão ser devidamente informados e consultados sobre todas as medidas que

tenham implicações sociais significativas. Por conseguinte, foi consultado o Comité do Diálogo Sectorial, criado pela Decisão 98/500/CE da Comissão, de 20 de Maio de 1998, relativa à criação de Comités de diálogo sectorial para promover o diálogo entre os parceiros sociais a nível europeu ⁽¹⁾, que deverá ser consultado sobre as futuras medidas de execução tomadas pela Comissão.

- (18) Os Estados-Membros deverão estabelecer regras em matéria de sanções aplicáveis às infracções às disposições nacionais adoptadas nos termos da presente directiva e tomar todas as medidas necessárias para garantir a sua aplicação. As sanções deverão ser eficazes, proporcionadas e dissuasivas.
- (19) As medidas necessárias para a execução da presente directiva serão aprovadas nos termos da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão ⁽²⁾.
- (20) Considera-se suficiente um período de transposição de dois anos para a elaboração de um quadro comunitário de licenciamento e para a integração das licenças dos actuais titulares nesse quadro, em conformidade com as disposições relativas às condições de manutenção das qualificações e da validade dos averbamentos, uma vez que os requisitos previstos nestas disposições estão conformes com as obrigações internacionais existentes. Além disso, deve ser concedido um período de transposição adicional de dois anos para a aplicação dos requisitos de carácter linguístico.
- (21) As condições gerais necessárias à obtenção de uma licença que digam respeito aos requisitos de idade, de escolaridade e de formação inicial não deverão afectar os titulares das licenças existentes.
- (22) Em conformidade com o ponto 34 do Acordo Interinstitucional «Legislar melhor» ⁽³⁾, os Estados-Membros são encorajados a elaborar e publicar, para si próprios e no interesse da Comunidade, os seus próprios quadros, que ilustrem, na medida do possível, a concordância entre a presente directiva e as medidas de transposição, e a publicá-los,

ADOPTARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1.º

Objectivo e âmbito

1. O objectivo da presente directiva é aumentar os níveis de segurança e melhorar o funcionamento do sistema comunitário de controlo do tráfego aéreo através da emissão de uma licença comunitária de controlador de tráfego aéreo.

2. A presente directiva aplica-se:

- aos instruendos de controlo de tráfego aéreo e
- aos controladores de tráfego aéreo

que exerçam as suas funções sob a responsabilidade de prestadores de serviços de navegação aérea que prestem serviços principalmente destinados aos movimentos de aeronaves do tráfego aéreo geral.

3. Sob reserva do disposto no n.º 2 do artigo 1.º e no artigo 13.º do Regulamento (CE) n.º 549/2004, sempre que sejam fornecidos serviços de controlo de tráfego aéreo, quer regulares quer planeados, ao tráfego aéreo geral sob a responsabilidade de prestadores de serviços de navegação aérea que prestem serviços principalmente destinados aos movimentos de aeronaves diferentes dos do tráfego aéreo geral, os Estados-Membros assegurarão que o nível de segurança e de qualidade dos serviços prestados ao tráfego aéreo geral seja no mínimo equivalente ao nível resultante da aplicação do disposto na presente directiva.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos da presente directiva, entende-se por:

1. «Serviço de controlo de tráfego aéreo», um serviço prestado para efeitos de prevenir colisões entre aeronaves e, na área de manobra, entre as aeronaves e os obstáculos e de manter um fluxo ordenado e expedito do tráfego aéreo;
2. «Prestadores de serviços de navegação aérea», as entidades públicas ou privadas que prestem serviços de navegação aérea ao tráfego aéreo geral;
3. «Tráfego aéreo geral», todos os movimentos de aeronaves civis, bem como de aeronaves estatais (incluindo aeronaves militares, aduaneiras e policiais), sempre que tais movimentos sejam efectuados em conformidade com os procedimentos da OACI;

⁽¹⁾ JO L 225 de 12.8.1998, p. 27. Decisão alterada pelo Acto de Adesão de 2003.

⁽²⁾ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23 (rectificação no JO L 269 de 19.10.1999, p. 45).

⁽³⁾ JO C 321 de 31.12.2003, p. 1.

4. «Licença», um certificado, seja qual for a denominação por que seja conhecido, emitido e aprovado nos termos da presente directiva, que dá ao seu legítimo titular o direito de prestar serviços de controlo de tráfego aéreo de acordo com as qualificações e os averbamentos dele constantes;
5. «Qualificação», a autorização inscrita na licença ou a ela associada e que dela constitui parte integrante, que indica as condições específicas, privilégios ou restrições próprias dessa licença; a licença deve incluir, pelo menos, uma das seguintes qualificações:
- Controlo de aeródromo visual [aerodrome control visual];
 - Controlo de aeródromo por instrumentos [aerodrome control instrument];
 - Controlo de aproximação convencional [approach control procedural];
 - Controlo de aproximação de vigilância [approach control surveillance];
 - Controlo regional convencional [area control procedural];
 - Controlo regional de vigilância [area control surveillance];
6. «Averbamento de qualificação», a autorização inscrita numa licença e que dela constitui parte integrante, que indica as condições, privilégios ou restrições específicas relacionadas com a referida qualificação;
7. «Averbamento de órgão de controlo», a autorização inscrita numa licença e que dela constitui parte integrante, que menciona o indicador de local OACI e os sectores e/ou posições de trabalho em que o titular da licença tem competência para trabalhar;
8. «Averbamento linguístico», a autorização inscrita numa licença e que dela constitui parte integrante, que indica a competência linguística do titular;
9. «Averbamento de instrutor», a autorização inscrita numa licença e que dela constitui parte integrante, que indica a competência do titular para dar formação com tráfego real como instrutor;
10. «Indicador de local OACI», o código de quatro letras formulado de acordo com as regras prescritas pela OACI no seu manual DOC 7910 e atribuído ao local de uma estação aeronáutica fixa;
11. «Sector», parte de uma área de controlo e/ou parte de uma região de informação de voo/região de informação de voo superior;
12. «Formação», o conjunto completo de cursos teóricos, exercícios práticos, incluindo simulação, e formação com tráfego real, necessário para adquirir e manter competências específicas para prestar serviços de controlo de tráfego aéreo seguros e de alta qualidade. A formação consistirá no seguinte:
- Formação inicial, que consiste na formação básica e na formação para a qualificação, finda a qual se obtém uma licença de instruendo;
 - Formação operacional no órgão de controlo, que compreende uma fase de transição com tráfego simulado e uma fase com tráfego real, findas as quais se obtém uma licença de controlador de tráfego aéreo;
 - Formação contínua, que mantém válidos os averbamentos da licença;
 - Formação de instrutores para a formação com tráfego real, finda a qual se obtém um averbamento de instrutor;
 - Formação de examinadores e/ou avaliadores;
13. «Organismo de formação», uma organização que tenha sido certificada pela autoridade supervisora nacional pertinente para prestar um ou mais tipos de formação;
14. «Plano de competência do órgão de controlo», um plano aprovado que indica o método através do qual o órgão de controlo mantém a competência dos titulares de licenças que o integram;
15. «Plano de formação operacional no órgão de controlo», um plano aprovado que expõe pormenorizadamente os processos e o calendário exigíveis para autorizar a aplicação, a nível local, dos procedimentos do órgão de controlo, sob a supervisão de um instrutor encarregado da formação com tráfego real.

Artigo 3.º

Autoridades supervisoras nacionais

- Os Estados-Membros designarão ou criarão uma ou várias entidades como autoridade supervisora nacional, que assumirá as funções que lhe são atribuídas pela presente directiva.
- As autoridades supervisoras nacionais serão independentes dos prestadores de serviços de navegação aérea e dos organismos de formação. Essa independência será garantida pela separação adequada, pelo menos a nível funcional, entre as referidas autoridades e aqueles prestadores de serviços e organismos. Os Estados-Membros garantirão que as autoridades supervisoras nacionais exerçam as suas atribuições de modo imparcial e transparente.
- Os Estados-Membros comunicarão à Comissão os nomes e endereços das autoridades supervisoras nacionais, bem como qualquer alteração que sofram, e as medidas tomadas para garantir o cumprimento do disposto no n.º 2.

Artigo 4.º

Princípios que regem a concessão de licenças

1. Sem prejuízo do disposto no n.º 3 do artigo 1.º, os Estados-Membros garantirão que os serviços de controlo de tráfego aéreo abrangidos pelo n.º 2 do artigo 1.º sejam prestados unicamente por controladores de tráfego aéreo licenciados ao abrigo da presente directiva.

2. Os candidatos a uma licença devem provar ter competência para exercer as funções de controlador de tráfego aéreo ou de instrutor de controlo de tráfego aéreo. As provas que demonstram a sua competência incidirão sobre os seus conhecimentos, experiência, aptidões e competência linguística.

3. A licença será propriedade da pessoa a quem é concedida e que a assina.

4. Nos termos do n.º 1 do artigo 14.º,

(a) A licença, as qualificações ou os averbamentos podem ser suspensos quando existirem dúvidas quanto à competência do controlador de tráfego aéreo ou em caso de conduta irregular;

(b) A licença pode ser retirada sempre que se verifiquem casos de negligência grave ou de abuso.

5. A licença de instrutor de controlo de tráfego aéreo autoriza o seu titular a prestar serviços de controlo de tráfego aéreo sob a supervisão de um instrutor responsável pela formação com tráfego real.

6. A licença conterá os elementos constantes do anexo I.

7. Sempre que uma licença for emitida numa língua que não a inglesa, incluirá uma tradução para inglês dos elementos enunciados no anexo I.

8. Os Estados-Membros assegurarão que os controladores de tráfego aéreo disponham de formação suficiente em matéria de segurança nas suas duas vertentes (*safety and security*) e de gestão de crises.

Artigo 5.º

Condições de obtenção de uma licença

1. Serão concedidas licenças de instrutor de controlo de tráfego aéreo aos candidatos que:

a) Tenham completado 18 anos e possuam, no mínimo, um diploma do ensino secundário ou um diploma que garanta o acesso à universidade, ou um diploma equivalente.

Os Estados-Membros poderão estipular que a autoridade supervisora nacional avalie o nível de instrução dos requerentes que não preencham este requisito curricular. Se a avaliação revelar que o candidato possui experiência e conhecimentos que lhe dêem uma perspectiva razoável de poder vir a concluir uma formação de controlador de tráfego aéreo, tal será considerado suficiente;

b) Tenham concluído com êxito uma formação inicial homologada pertinente para a qualificação e, consoante o caso, para o averbamento de qualificação, como previsto na parte A do anexo II;

c) Possuam um atestado médico válido; e

d) Tenham demonstrado um nível adequado de competência linguística, de acordo com os requisitos previstos no anexo III.

A licença incluirá pelo menos uma qualificação e um averbamento de qualificação, se apropriado.

2. Serão concedidas licenças de controlador de tráfego aéreo aos candidatos que:

a) Tenham completado 21 anos. Os Estados-Membros podem, no entanto, prever um limite de idade inferior em casos devidamente justificados;

b) Possuam uma licença de instrutor e tenham concluído um plano homologado de formação operacional no órgão de controlo e obtido aprovação nos exames ou avaliações adequados, de acordo com os requisitos previstos na parte B do anexo II;

c) Possuam um atestado médico válido; e

d) Tenham demonstrado um nível adequado de competência linguística, de acordo com os requisitos previstos no anexo III.

A licença será validada mediante a inclusão de uma ou mais qualificações, bem como dos averbamentos de qualificação, dos averbamentos de órgão de controlo e dos averbamentos linguísticos em relação aos quais a formação tiver sido concluída com êxito.

3. Será concedido um averbamento de instrutor aos titulares de uma licença de controlador de tráfego aéreo que:

a) Tenham prestado serviços de controlo de tráfego aéreo no período imediatamente anterior de um ano, no mínimo, ou de uma duração superior que a autoridade supervisora nacional fixará tendo em conta as qualificações e averbamentos correspondentes à instrução ministrada; e

- b) Tenham concluído com êxito um curso homologado de instrutor encarregado da formação com tráfego real, durante o qual tenham sido avaliados através de exames adequados os conhecimentos e habilitações pedagógicas necessários.

Artigo 6.º

Qualificações do controlador de tráfego aéreo

As licenças incluirão uma ou mais das seguintes qualificações, de modo a indicar o tipo de serviço que o titular da licença pode prestar:

- a) A qualificação «Controlo de Aeródromo Visual» [Aerodrome Control Visual (ADV)], que indica que o titular da licença tem competência para prestar um serviço de controlo de tráfego aéreo para o tráfego de aeródromo num aeródromo para o qual não existam procedimentos publicados de aproximação ou descolagem por instrumentos;
- b) A qualificação «Controlo de Aeródromo por Instrumentos» [Aerodrome Control Instrument (ADI)], que indica que o titular da licença tem competência para prestar um serviço de controlo de tráfego aéreo para o tráfego de aeródromo num aeródromo para o qual existam procedimentos publicados de aproximação ou descolagem por instrumentos, e será acompanhada por, pelo menos, um dos averbamentos de qualificação constantes do n.º 1 do artigo 7.º;
- c) A qualificação «Controlo de Aproximação Convencional» [Approach Control Procedural (APP)], que indica que o titular da licença tem competência para prestar serviços de controlo de tráfego aéreo nas fases de chegada, partida e trânsito das aeronaves sem utilizar equipamentos de vigilância;
- d) A qualificação «Controlo de Aproximação de Vigilância» [Approach Control Surveillance (APS)], que indica que o titular da licença tem competência para prestar serviços de controlo de tráfego aéreo às aeronaves nas fases de chegada, partida e trânsito utilizando equipamentos de vigilância e será acompanhada por, pelo menos, um dos averbamentos de qualificação constantes do n.º 2 do artigo 7.º;
- e) A qualificação «Controlo Regional Convencional» [Area Control Procedural (ACP)], que indica que o titular da licença tem competência para prestar serviços de controlo de tráfego aéreo às aeronaves sem utilizar equipamentos de vigilância;
- f) A qualificação «Controlo Regional de Vigilância» [Area Control Surveillance (ACS)], que indica que o titular da licença tem competência para prestar serviços de controlo de tráfego aéreo às aeronaves utilizando equipamentos de vigilância e será acompanhada por, pelo menos, um dos averbamentos de qualificação constantes do n.º 3 do artigo 7.º

Artigo 7.º

Averbamentos de qualificação

1. A qualificação «Controlo de Aeródromo por Instrumentos» [Aerodrome Control Instrument (ADI)] conterà, pelo menos, um dos seguintes averbamentos:
- a) O averbamento «Controlo de Torre» [Tower Control (TWR)], que indica que o titular tem competência para prestar serviços de controlo quando o controlo do aeródromo é efectuado a partir de uma posição de trabalho;
- b) O averbamento «Controlo de Movimentos no Solo» [Ground Movement Control (GMC)], que indica que o titular da licença tem competência para efectuar o controlo de movimentos no solo;
- c) O averbamento «Vigilância de Movimentos no Solo» [Ground Movement Surveillance (GMS)], concedido como complemento do averbamento «Controlo de Movimentos no Solo» ou do averbamento «Controlo de Torre», que indica que o titular tem competência para efectuar o controlo do movimento no solo com a ajuda de sistemas de guiamento de movimentos no solo utilizados no aeródromo;
- d) O averbamento «Controlo de Tráfego no Ar» [Air Control (AIR)], que indica que o titular da licença tem competência para efectuar o controlo do tráfego aéreo na vizinhança do aeródromo;
- e) O averbamento «Radar» [Aerodrome Radar Control (RAD)], concedido como complemento do averbamento «Controlo no Ar» ou «Controlo de Torre», que indica que o titular da licença tem competência para efectuar o controlo do aeródromo com a ajuda de equipamentos de vigilância por radar.
2. A qualificação «Controlo de Aproximação de Vigilância» [Approach Control Surveillance (APS)] conterà pelo menos um dos seguintes averbamentos:
- a) O averbamento «Radar» (RAD), que indica que o titular da licença tem competência para prestar um serviço de controlo de aproximação utilizando equipamentos de radar primários e/ou secundários;
- b) O averbamento «Aproximação Radar de Precisão» [Precision Approach Radar (PAR)], concedido como complemento do averbamento «Radar», que indica que o titular da licença tem competência para prestar serviços de aproximação de precisão, utilizando equipamentos de radar que visam a precisão na fase final de aproximação à pista;
- c) O averbamento «Aproximação de Vigilância Radar» [Surveillance Radar Approach (SRA)], concedido como complemento do averbamento «Radar», que indica que o titular tem competência para prestar serviços de controlo de aproximação de não-precisão, utilizando equipamentos de vigilância na fase final de aproximação à pista;

- d) O averbamento «Vigilância Automática Dependente» [Automatic Dependent Surveillance (ADS)], que indica que o titular tem competência para prestar um serviço de controlo de aproximação utilizando a vigilância automática dependente;
- e) O averbamento «Controlo Terminal» [Terminal Control (TCL)], concedido como complemento dos averbamentos «Radar» ou «Vigilância Automática Dependente», que indica que o titular tem competência para prestar serviços de controlo de tráfego aéreo às aeronaves que operam numa área terminal especificada e/ou sectores adjacentes, mediante a utilização de quaisquer equipamentos de vigilância.
3. A qualificação «Controlo Regional de Vigilância» [Area Control Surveillance (ACS)] conterà pelo menos um dos seguintes averbamentos:
- a) O averbamento «Radar» (RAD), que indica que o titular tem competência para prestar serviços de controlo regional utilizando equipamentos de vigilância por radar;
- b) O averbamento «Vigilância Automática Dependente» [Automatic Dependent Surveillance (ADS)], que indica que o titular tem competência para prestar serviços de controlo regional utilizando o sistema de vigilância automática dependente;
- c) O averbamento «Controlo Terminal» [Terminal Control (TCL)], concedido como complemento dos averbamentos «Radar» ou «Vigilância Automática Dependente», que indica que o titular tem competência para prestar serviços de controlo de tráfego aéreo às aeronaves que operam numa área terminal especificada e/ou sectores adjacentes, mediante a utilização de quaisquer equipamentos de vigilância;
- d) O averbamento «Controlo Oceânico» [Oceanic Control (OCN)], que indica que o titular tem competência para prestar serviços de controlo de tráfego aéreo às aeronaves que operam numa Área de Controlo Oceânica.

4. Sem prejuízo do disposto nos n.ºs 1, 2 e 3, os Estados-Membros podem prever averbamentos nacionais, em casos excepcionais que apenas surjam em virtude de características específicas do tráfego no espaço aéreo sob a sua responsabilidade. Estes averbamentos não afectarão a liberdade geral de circulação dos controladores de tráfego aéreo.

Artigo 8.º

Averbamentos linguísticos

1. Os Estados-Membros garantirão que os controladores de tráfego aéreo possam demonstrar a sua capacidade para falar e compreender inglês a um nível satisfatório. A competência linguística dos controladores será classificada de acordo com a escala de classificação constante do anexo III.

2. Os Estados-Membros poderão impor requisitos linguísticos locais, se tal for considerado necessário por motivos de segurança.

3. O nível requerido para a aplicação dos n.ºs 1 e 2 será o nível 4 da escala de classificação da competência linguística constante do anexo III.

4. Não obstante o disposto no n.º 3, os Estados-Membros podem exigir o nível 5 da escala de classificação constante do anexo III para aplicação do n.ºs 1 e/ou 2, sempre que, por motivos imperativos de segurança, as circunstâncias operacionais de determinada qualificação ou averbamento justifiquem um nível mais elevado. Tal exigência será objectivamente justificada, não discriminatória, proporcionada e transparente.

5. A competência linguística será demonstrada por um certificado emitido após um processo de avaliação transparente e objectivo, aprovado pela autoridade supervisora nacional.

Artigo 9.º

Averbamentos de instrutor

O averbamento de instrutor numa licença indica que o titular da licença tem competência para supervisionar e dar formação, numa posição de trabalho, nos domínios abrangidos por uma qualificação válida.

Artigo 10.º

Averbamentos de órgão de controlo

O averbamento de órgão de controlo indica que o titular da licença tem competência para a prestação de serviços de controlo do tráfego aéreo em determinados sectores, grupos de sectores ou posições de trabalho sob a responsabilidade de um órgão de controlo de serviços de tráfego aéreo.

Sempre que tal seja considerado necessário por motivos de segurança, os Estados-Membros poderão determinar que os privilégios decorrentes de um averbamento de órgão de controlo sejam exercidos exclusivamente por titulares de licenças até determinada idade máxima.

Artigo 11.º

Condições de manutenção da validade das qualificações e dos averbamentos

1. Os averbamentos de órgão de controlo serão válidos por um período inicial de 12 meses. A validade desses averbamentos será prolongada por mais 12 meses, caso o prestador de serviços de navegação aérea demonstre que:

- a) O candidato exerceu, nos 12 meses anteriores, os privilégios da licença durante um número mínimo de horas, como indicado no sistema homologado de competências do órgão de controlo;

- b) A competência do candidato foi avaliada segundo as normas previstas na parte C do anexo II; e
- c) O candidato possui um atestado médico válido.

Para os instrutores responsáveis pela formação com tráfego real, o número mínimo de horas de trabalho, sem contar as tarefas de instrução, necessário para manter a validade do averbamento poderá ser reduzido na proporção do tempo gasto com os instruendos nas posições de trabalho para as quais o prolongamento tenha sido requerido.

2. Quando cessa a validade de um averbamento de órgão de controlo, é necessário concluir com êxito um plano de formação operacional no órgão de controlo para revalidar o averbamento.

3. O titular de uma qualificação ou averbamento de qualificação que não tenha prestado serviços de controlo de tráfego aéreo associados a essa qualificação ou averbamento de qualificação durante um período de quatro anos consecutivos só poderá encetar uma formação operacional no órgão de controlo nessa qualificação ou averbamento de qualificação após se ter avaliado de forma apropriada se continua a satisfazer as condições dessa qualificação ou averbamento de qualificação e depois de satisfazer quaisquer requisitos de formação que resultem dessa avaliação.

4. A competência linguística do candidato será sujeita a uma avaliação oficial periódica, excepto no caso dos candidatos que tenham demonstrado possuir competência de nível 6.

A periodicidade das avaliações não será superior a três anos para os candidatos que demonstrem possuir competência de nível 4, nem superior a seis anos para os candidatos que demonstrem possuir competência de nível 5.

5. O averbamento de instrutor é válido por um período de 36 meses renovável.

Artigo 12.º

Atestados médicos

1. Os atestados médicos serão emitidos por um organismo médico competente da autoridade supervisora nacional ou por médicos examinadores aprovados por essa autoridade.

2. A emissão dos atestados médicos será feita de acordo com o disposto no anexo I da Convenção de Chicago sobre Aviação Civil Internacional e com os Requisitos para a obtenção do Atestado Médico Europeu da Classe 3 pelos Controladores de Tráfego Aéreo, estabelecidos pelo Eurocontrol.

3. O atestado médico será válido, a contar da data do exame médico, durante um período de 24 meses para os controladores de tráfego aéreo até à idade de 40 anos e de 12 meses após essa idade. O atestado médico poderá ser revogado a qualquer momento caso o estado de saúde do titular assim o exija.

4. Os Estados-Membros garantirão o estabelecimento de procedimentos de revisão ou recurso com a participação adequada de consultores médicos independentes.

5. Os Estados-Membros garantirão o estabelecimento de procedimentos para lidar com os casos de baixa forma física e para que os titulares de uma licença possam informar os seus empregadores de que notam uma degradação da sua forma física ou de que estão sob a influência de alguma substância psicoactiva ou medicamento que os pode incapacitar para exercer devidamente e com segurança os privilégios previstos na licença.

Artigo 13.º

Certificação dos organismos de formação

1. A prestação de formação aos controladores de tráfego aéreo, incluindo os respectivos processos de avaliação, está sujeita a certificação pelas autoridades supervisoras nacionais.

2. A certificação obedece a requisitos que incidem sobre a competência técnica e operacional e sobre a capacidade para organizar cursos de formação, como previsto no ponto 1 do anexo IV.

3. As candidaturas à certificação são apresentadas às autoridades supervisoras nacionais do Estado-Membro em que se encontra o principal centro de actividade e, se for o caso, a sede do organismo candidato.

As autoridades supervisoras nacionais emitirão certificados caso o organismo de formação candidato cumpra os requisitos previstos no ponto 1 do anexo IV.

Podem ser emitidos certificados para cada tipo de formação ou em combinação com outros serviços de navegação aérea, caso em que o tipo de formação e o tipo de serviço de navegação aérea serão certificados como um pacote de serviços.

4. Os certificados especificarão as informações a que se refere o ponto 2 do anexo IV.

5. As autoridades supervisoras nacionais controlarão o cumprimento dos requisitos e condições associados aos certificados. Caso verifique que o titular de um certificado deixou de satisfazer esses requisitos ou condições, a autoridade supervisora nacional tomará as medidas adequadas, que podem incluir a retirada do certificado.

6. Os Estados-Membros reconhecerão os certificados emitidos nos outros Estados-Membros.

Artigo 14.º

Garantia de cumprimento das normas de competência

1. Para garantir os níveis de competência indispensáveis para que os controladores de tráfego aéreo desempenhem as suas funções segundo padrões de segurança elevados, os Estados-Membros garantirão que as autoridades supervisoras nacionais supervisionem e controlem a sua formação.

As suas funções incluirão:

- a) A emissão e a revogação de licenças, qualificações e averbamentos em relação aos quais a formação e avaliação apropriadas tenham sido completadas no âmbito da área de responsabilidade da autoridade supervisora nacional;
- b) A manutenção e a suspensão de qualificações e averbamentos cujos privilégios tenham sido exercidos sob a sua responsabilidade;
- c) A certificação dos organismos de formação;
- d) A homologação dos cursos de formação, dos planos de formação operacional no órgão de controlo e dos sistemas de competência do órgão de controlo;
- e) A aprovação dos examinadores ou avaliadores de competências;
- f) O controlo e a auditoria dos sistemas de formação;
- g) O estabelecimento de mecanismos adequados de recurso e notificação.

2. As autoridades supervisoras nacionais prestarão as informações e a assistência mútua apropriadas às autoridades supervisoras nacionais dos outros Estados-Membros, por forma a assegurar a aplicação eficaz da presente directiva, especialmente nos casos relativos à livre circulação dos controladores de tráfego aéreo na Comunidade.

3. As autoridades supervisoras nacionais assegurarão a manutenção de uma base de dados com as competências de todos os titulares de licenças sob a sua responsabilidade e as datas de validade dos respectivos averbamentos. Para esse efeito, os órgãos de controlo dos prestadores de serviços de navegação aérea manterão registos das horas de trabalho efectivo nos sectores, grupos de sectores ou posições de trabalho para cada titular de licença que trabalhe no órgão e fornecerão esses dados às autoridades supervisoras nacionais que os solicitem.

4. As autoridades supervisoras nacionais aprovarão os titulares de licenças habilitados a exercer funções de examinadores ou avaliadores de competências para a formação operacional no órgão de controlo e a formação contínua. A aprovação será válida por um período de três anos renovável.

5. As autoridades supervisoras nacionais efectuarão regularmente uma auditoria dos organismos de formação, com vista a garantir o cumprimento efectivo das normas estabelecidas na presente directiva.

Para além da auditoria regular, as autoridades supervisoras nacionais podem efectuar inspecções no local para verificar a aplicação efectiva da presente directiva e o cumprimento das normas por ela estabelecidas.

6. As autoridades supervisoras nacionais podem decidir delegar, total ou parcialmente, as funções de auditoria e as inspecções mencionadas no n.º 5 do presente artigo nas organizações reconhecidas nos termos do artigo 3.º do Regulamento (CE) n.º 550/2004.

7. Os Estados-Membros apresentarão à Comissão um relatório sobre a execução da presente directiva até 17 de Maio de 2011 e, posteriormente, de três em três anos.

Artigo 15.º

Reconhecimento mútuo das licenças de controlador de tráfego aéreo

1. Sob reserva do disposto no artigo 8.º, os Estados-Membros reconhecerão as licenças e respectivas qualificações, averbamentos de qualificações e averbamentos linguísticos emitidas pelas autoridades supervisoras nacionais de outros Estados-Membros, em conformidade com as disposições da presente directiva, bem como os atestados médicos que as acompanham. No entanto, os Estados-Membros poderão decidir reconhecer unicamente as licenças dos titulares que tenham atingido a idade mínima de 21 anos, prevista na alínea a) do n.º 2 do artigo 5.º

2. Sempre que exerça os privilégios conferidos pela licença num Estado-Membro que não seja aquele em que a licença tenha sido emitida, o titular da licença tem o direito de trocar a sua licença por outra, emitida no Estado-Membro em que os privilégios sejam exercidos, sem que lhe sejam impostas quaisquer condições suplementares.

3. Para conceder um averbamento de órgão de controlo, as autoridades supervisoras nacionais exigirão ao candidato que satisfaça as condições particulares associadas a esse averbamento, especificando o órgão de controlo, o sector ou a posição de trabalho. Ao estabelecer o plano de formação operacional no órgão de controlo, o organismo de formação terá na devida conta as competências adquiridas e a experiência do candidato.

4. As autoridades supervisoras nacionais aprovarão, fundamentando a sua decisão, o plano de formação operacional no órgão de controlo do qual consta a formação proposta para o candidato, o mais tardar seis semanas após a apresentação da documentação, sem prejuízo dos atrasos provocados por recursos eventualmente interpostos. Nas suas decisões, as autoridades supervisoras nacionais garantirão o respeito pelos princípios da não discriminação e da proporcionalidade.

Artigo 16.º

Adaptação ao progresso técnico ou científico

Tendo em conta o progresso técnico ou científico, a Comissão poderá aprovar, em conformidade com o procedimento referido no n.º 2 do artigo 17.º, alterações às qualificações constantes do artigo 6.º, aos averbamentos de qualificação constantes do artigo 7.º, às disposições sobre atestados médicos constantes do n.º 3 do artigo 12.º e aos anexos.

Artigo 17.º

Comité

1. A Comissão será assistida pelo Comité do Céu Único instituído pelo artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 549/2004.
2. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os artigos 5.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo em conta o disposto no seu artigo 8.º

O prazo previsto no n.º 6 do artigo 5.º da Decisão 1999/468/CE é de um mês.

3. O Comité aprovará o respectivo regulamento interno.

Artigo 18.º

Sanções

Os Estados-Membros estabelecerão as regras sobre as sanções aplicáveis às infracções às disposições nacionais adoptadas em conformidade com a presente directiva e tomarão todas as medidas necessárias para garantir a sua aplicação. As sanções previstas devem ser efectivas, proporcionadas e dissuasivas. Os

Estados-Membros notificarão essas disposições à Comissão até 17 de Maio de 2008, devendo também notificar, de imediato, qualquer alteração a que sejam sujeitas.

Artigo 19.º

Disposições transitórias

As alíneas a) e b) do n.º 2 do artigo 5.º não são aplicáveis aos titulares de licenças de controlador de tráfego aéreo emitidas pelos Estados-Membros antes de 17 de Maio de 2008.

Artigo 20.º

Transposição

Os Estados-Membros devem pôr em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva até 17 de Maio de 2008, o mais tardar, salvo no que diz respeito ao artigo 8.º, relativamente ao qual o prazo será 17 de Maio de 2010. Os Estados-Membros comunicarão imediatamente à Comissão o texto das referidas disposições.

Quando os Estados-Membros aprovarem essas disposições, estas devem incluir uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência serão aprovadas pelos Estados-Membros.

Artigo 21.º

Entrada em vigor

A presente directiva entra em vigor vinte dias após a sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Artigo 22.º

Destinatários

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em Estrasburgo, em 5 de Abril de 2006.

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

J. BORRELL FONTELLES

Pelo Conselho

O Presidente

H. WINKLER

ANEXO I

ESPECIFICAÇÕES RELATIVAS ÀS LICENÇAS

As licenças emitidas pelos Estados-Membros em conformidade com a presente directiva devem ser conformes com as seguintes especificações:

1. Elementos

1.1. Da licença constarão os seguintes elementos, devendo os pontos assinalados com um asterisco ser traduzidos para inglês:

- a) *Nome do Estado ou Autoridade que emite a licença (a negro);
- b) *Título da licença (em caracteres a negro bem destacado);
- c) Número de série da licença, em algarismos árabes, conferido pela autoridade emissora da licença;
- d) Nome completo do titular (em caracteres latinos, inclusivamente no caso de a escrita da língua nacional não ser a latina);
- e) Data de nascimento;
- f) Nacionalidade do titular;
- g) Assinatura do titular;
- h) *Certificação relativa à validade e autorização de exercício, pelo titular, dos privilégios apropriados à licença, que indique:
 - i) as qualificações, os averbamentos de qualificação, os averbamentos linguísticos, os averbamentos de instrutor e os averbamentos de órgão de controlo,
 - ii) as datas em que foram concedidos pela primeira vez,
 - iii) as datas em que se tornarão caducos;
- i) Assinatura do funcionário que emite a licença e data de emissão;
- j) Carimbo ou selo da autoridade que emite a licença.

1.2. A licença deverá ser acompanhada de um atestado médico válido.

2. Material

Utilizar-se-á papel de primeira qualidade ou outro material apropriado em que os elementos referidos no ponto 1 sejam claramente visíveis.

3. Cor

3.1. Sempre que seja utilizado material de uma só cor em todas as licenças relacionadas com a aviação emitidas num Estado-Membro, essa cor será o branco.

3.2. Sempre que as licenças relacionadas com a aviação emitidas por um Estado-Membro tenham marcas a cores que as distingam umas das outras, a cor da licença de controlador de tráfego aéreo será o amarelo.

ANEXO II

REQUISITOS DE FORMAÇÃO

PARTE A

REQUISITOS PARA A FORMAÇÃO INICIAL DE CONTROLADORES DE TRÁFEGO AÉREO

A formação inicial garantirá que os instruídos de controlo de tráfego aéreo satisfaçam, no mínimo, os objectivos de formação de base e de formação para a qualificação, descritos na edição de 10.12.2004 das «Guidelines for Air Traffic Controller Common Core Content Initial Training» (Orientações sobre o Conteúdo Essencial Comum da Formação Inicial de Controladores de Tráfego Aéreo), do Eurocontrol, para que os controladores de tráfego aéreo possam lidar com o tráfego de um modo seguro, rápido e eficiente.

A formação inicial abrangerá as seguintes matérias: Direito Aéreo, Gestão do Tráfego Aéreo, incluindo Procedimentos para a Cooperação Civil-Militar, Meteorologia, Navegação, Aeronaves e Princípios de Voo, incluindo a compreensão entre o controlador de tráfego aéreo e o piloto, Factores Humanos, Equipamentos e Sistemas, Ambiente Profissional, Segurança e Cultura da Segurança, Sistemas de Gestão da Segurança, Situações Involuntárias de Emergência, Sistemas Degradados e Conhecimentos Linguísticos, incluindo fraseologia radiotelefónica.

As matérias serão leccionadas de modo a preparar os candidatos para os diferentes tipos de serviços de tráfego aéreo e a dar realce aos aspectos da segurança. A formação inicial consistirá em cursos teóricos e práticos, incluindo simulação, e a sua duração será determinada nos planos de formação inicial aprovados. As competências adquiridas garantirão que o candidato seja considerado competente para lidar com situações complexas e de grande densidade de tráfego, facilitando a transição para a formação operacional no órgão de controlo. A competência do candidato após a formação inicial será avaliada através de exames adequados ou de um sistema de avaliação contínua.

PARTE B

REQUISITOS PARA A FORMAÇÃO OPERACIONAL NO ÓRGÃO DE CONTROLO DOS CONTROLADORES DE TRÁFEGO AÉREO

Os planos de formação operacional no órgão de controlo especificarão os processos e o calendário necessários para permitir a aplicação dos procedimentos locais de órgão de controlo sob a supervisão de um instrutor responsável pela formação com tráfego real. O plano aprovado indicará todos os elementos do sistema de avaliação de competências, incluindo a organização do trabalho e a avaliação e o exame dos progressos, bem como procedimentos de notificação à autoridade supervisora nacional. A formação operacional no órgão de controlo poderá conter determinados elementos da formação inicial específicos das condições nacionais.

A duração da formação operacional no órgão de controlo será determinada no plano de formação respectivo. As competências exigidas serão avaliadas através de exames adequados ou de um sistema de avaliação contínua, por examinadores ou avaliadores com competência aprovada, que serão neutros e objectivos na sua apreciação. Para esse efeito, as autoridades supervisoras nacionais instaurarão mecanismos de recurso para garantir o tratamento justo dos candidatos.

PARTE C

REQUISITOS PARA A FORMAÇÃO CONTÍNUA DOS CONTROLADORES DE TRÁFEGO AÉREO

A validade das qualificações e dos averbamentos de órgão de controlo constantes das licenças dos controladores de tráfego aéreo será mantida através de uma formação contínua homologada, que consistirá em cursos de actualização, formação para emergências e, se necessário, formação linguística, para manter as competências dos controladores de tráfego aéreo.

A formação contínua consistirá em cursos teóricos e práticos, com simulação. Para esse efeito, o organismo de formação estabelecerá planos de competências de órgão de controlo, especificando os processos, recursos humanos e calendário necessários para garantir uma formação contínua adequada e demonstrar a competência dos implicados. Esses planos serão revistos e aprovados pelo menos de três em três anos. A duração da formação contínua será decidida em função das necessidades funcionais dos controladores de tráfego aéreo que trabalham no órgão de controlo, nomeadamente caso tenha havido ou se planeie qualquer alteração dos procedimentos ou equipamentos, ou à luz das exigências gerais em matéria de gestão da segurança. A competência de cada controlador de tráfego aéreo será devidamente avaliada, no mínimo, de três em três anos. O prestador de serviços de navegação aérea garantirá que sejam aplicados mecanismos para assegurar o tratamento justo dos titulares de licenças que tenham averbamentos cuja validade não possa ser prorrogada.

ANEXO III

REQUISITOS DE COMPETÊNCIA LINGUÍSTICA

Os requisitos de competência linguística previstos no artigo 8.º são aplicáveis quer à utilização de fraseologia quer à utilização da língua corrente. Para provar que cumpre os requisitos em matéria de competência linguística, o candidato ou o titular de uma licença será avaliado, tendo de demonstrar uma competência correspondente pelo menos ao Nível Operacional (Nível 4) da escala da competência linguística constante do presente anexo.

Para serem considerados linguisticamente competentes, os interessados devem ser capazes de:

- a) Comunicar eficazmente tanto em situações não presenciais — comunicação exclusivamente vocal (telefone/radiotelefone) — como em situações presenciais — frente a frente;
- b) Comunicar sobre temas correntes, concretos e profissionais com precisão e clareza;
- c) Utilizar estratégias de comunicação apropriadas para trocar mensagens e reconhecer e resolver mal-entendidos (por exemplo, para verificar, confirmar ou clarificar informações) num contexto geral ou profissional;
- d) Resolver e responder com relativa facilidade aos desafios linguísticos apresentados por complicações ou situações imprevistas surgidas no contexto de uma situação de trabalho de rotina ou de tarefa de comunicação que lhe é normalmente familiar; e
- e) Utilizar um dialecto ou sotaque compreensível para a comunidade aeronáutica.

Escala de classificação da competência linguística: Níveis Superior, Avançado e Operacional

Nível	Pronúncia	Estrutura	Vocabulário	Fluência	Compreensão	Interação
Superior 6	Utilização de um dialecto e/ou de um sotaque inteligível para a comunidade aeronáutica.	As estruturas gramaticais e os padrões sintácticos relevantes são determinados pelas funções da linguagem adequadas à tarefa.	A variedade e a precisão do vocabulário são suficientes para comunicar eficazmente sobre uma grande variedade de temas familiares e não familiares. O vocabulário é idiomático, variado e adaptável ao registo.	Capaz de manter conversas prolongadas com naturalidade e sem esforço. Varia o débito do discurso para efeitos estilísticos, por exemplo, para acentuar um determinado argumento. Utiliza espontaneamente marcadores e articuladores do discurso.	Compreensão correcta e sistémica em quase todos os contextos, inclusivamente das subtilidades linguísticas e culturais.	Interage com facilidade em quase todas as situações. É sensível a pistas verbais e não verbais e responde-lhes adequadamente.
Avançado 5	A pronúncia, a entoação, o ritmo e a entoação, embora eventualmente influenciados pela primeira língua ou por uma variante regional, quase nunca dificultam a compreensão.	Bom domínio sistemático das estruturas gramaticais básicas e complexas e dos padrões sintácticos. Tenta estruturas complexas, mas comete erros que, por vezes, prejudicam o sentido.	A variedade e a precisão do vocabulário são suficientes para comunicar eficazmente sobre temas correntes, concretos e profissionais. Recurso sistemático e correcto a paráfrases. O vocabulário é por vezes idiomático.	Capaz de manter conversas prolongadas com relativa facilidade sobre temas familiares, mas incapaz de variar o débito do discurso como instrumento estilístico. Capaz de utilizar adequadamente marcadores e articuladores do discurso.	Compreensão correcta de temas correntes, concretos e profissionais e geralmente correcta quando o falante se vê confrontado com uma situação linguística ou circunstancial complexa ou uma mudança imprevista no rumo dos acontecimentos. Capaz de compreender uma série de variedades de discurso (dialectos e/ou sotaques) ou registos.	As respostas são imediatas, adequadas e informativas. Gere eficazmente a relação falante/ouvinte.
Operacional 4	A pronúncia, a entoação, o ritmo e a entoação são influenciados pela primeira língua ou por uma variante regional, mas só por vezes dificultam a compreensão.	As estruturas gramaticais e os padrões sintácticos básicos são utilizadas com criatividade e normalmente bem dominados. Podem ocorrer erros, sobretudo em circunstâncias excepcionais ou imprevistas, mas raramente interferem com o sentido.	A variedade e a precisão do vocabulário são suficientes para comunicar eficazmente sobre temas correntes, concretos e profissionais. Capaz, muitas vezes, de utilizar com êxito paráfrases, na falta de vocabulário, em circunstâncias excepcionais ou imprevistas.	Capaz de produzir enunciados a um ritmo adequado. Podem ocorrer quebras de fluência na mudança de um discurso planejado ou com recurso a expressões conhecidas para uma interacção espontânea, mas sem que isso impeça a comunicação efectiva. Utiliza de um modo limitado os marcadores ou articuladores do discurso. A utilização de bordões linguísticos não é factor de distração.	A compreensão é geralmente correcta em temas correntes, concretos e profissionais quando o sotaque ou a variedade de discurso utilizada é suficientemente inteligível para uma comunidade de utilizadores internacional. Quando o falante se vê confrontado com uma situação linguística ou circunstancial complexa ou uma mudança inesperada no rumo dos acontecimentos, a compreensão pode ser mais lenta ou exigir estratégias de clarificação.	As respostas são normalmente imediatas, adequadas e informativas. Inicia e mantém o diálogo mesmo quando lida com uma mudança imprevista no rumo dos acontecimentos. Lida convenientemente com aparentes mal-entendidos tratando de verificar, confirmar ou clarificar o que se pretende.

ANEXO IV

REQUISITOS A ASSOCIAR AOS CERTIFICADOS CONCEDIDOS AOS ORGANISMOS DE FORMAÇÃO

1. De acordo com os requisitos enunciados no artigo 13.º, deve ficar comprovado que os organismos de formação dispõem de pessoal e equipamento adequado e funcionam num ambiente apropriado para a prestação da formação necessária para obter ou manter as licenças de instrutores de controlo de tráfego aéreo e as licenças de controlador de tráfego aéreo. Os organismos de formação devem nomeadamente:
 - a) Dispor de uma estrutura de gestão eficaz e de pessoal em quantidade suficiente e com qualificações e experiência adequadas para dispensar uma formação consentânea com os padrões estabelecidos na presente directiva;
 - b) Dispor de instalações, equipamento e alojamento apropriados para o tipo de formação a ministrar;
 - c) Revelar a metodologia que utilizarão para estabelecer os pormenores do conteúdo, organização e duração dos cursos de formação, dos planos de formação operacional no órgão de controlo e sistemas de competências para os órgãos de controlo, o que incluirá a organização dos exames ou avaliações. As qualificações dos examinadores serão pormenorizadamente indicadas no que diz respeito aos exames relacionados com a formação inicial, incluindo a formação em simulador;
 - d) Fornecer prova da existência do sistema de gestão da qualidade para controlar a observância e a adequação dos sistemas e processos que garantem que os serviços de formação prestados satisfazem as normas estipuladas na presente directiva;
 - e) Demonstrar a existência tanto de financiamento suficiente para conduzir a formação em conformidade com as normas estipuladas na presente directiva como de um seguro suficiente para cobrir os riscos das actividades que desenvolvem, de acordo com a natureza da formação dispensada.
 2. Os certificados devem:
 - a) Mencionar a autoridade supervisora nacional que emite o certificado;
 - b) Mencionar o nome e o endereço do organismo de formação candidato;
 - c) Indicar o tipo de serviços certificados;
 - d) Conter uma declaração segundo a qual o organismo de formação candidato preenche os requisitos enunciados no ponto 1;
 - e) Mencionar a data de emissão e o período de validade do certificado.
-