

Das competências dos Controladores Aéreos Militares

Projecto-Lei 198/X Licenciamento Comunitário Controladores Tráfego Aéreo

July 9, 2008

Authored by: Paulo Contreiras



associação nacional de sargentos

Das competências dos Controladores Aéreos Militares

Projecto-Lei 198/X Licenciamento Comunitário Controladores Tráfego Aéreo

1. **Formação inicial** – Com a celebração do Protocolo de Acordo entre a Força Aérea e o Ministério dos Transportes e Comunicações (MTC), em 31 de Março de 1977, ficou estabelecido que a regulamentação do uso do espaço aéreo obedeceria à observância das regras “...e sistemas internacionalmente aceites e mandados aplicar em território nacional pelo MTC para a aviação civil e pelo CEMFA para a Força Aérea.”

Na sequência deste compromisso, e “*tendo-se concluído pelo necessidade de uniformização, para a Força Aérea e para a aviação civil, das normas relativas à concessão de licenças aeronáuticas civis a controladores de tráfego aéreo militares*”¹ foi celebrado o Despacho Conjunto dos Ministros da Defesa Nacional e da Habitação, Obras Públicas e Transportes, de 7 de Março de 1983, publicado no Diário da República n.º 80, II Série, de 7 de Abril do mesmo ano, através do qual foram estabelecidas normas relativas à concessão de licenças civis e qualificações de controlador de tráfego aéreo ao pessoal da Força Aérea, entre as quais residia a obrigatoriedade de satisfação das condições prescritas no Anexo 1 à Convenção sobre a Aviação Civil Internacional (ICAO).

¹ Preâmbulo do Despacho Conjunto dos Ministros da Defesa Nacional e da Habitação, Obras Públicas e Transportes, de 7 de Março de 1983, publicado no Diário da República n.º 80, II Série, de 7 de Abril, página 2518.



Com a publicação do “*EUROCONTROL Safety Regulatory Requirement 5 (ESARR 5)*”, do “*European Manual of Personnel Licensing – Air Traffic Controllers*” e do “*EUROCONTROL Guidelines for ATCO Common Core Content Initial Training*”, a Força Aérea tem, continuamente, adequado a sua formação e treino aos requisitos neles contidos, como se demonstra no Ofício n.º 2247, de 23 de Fevereiro de 2005 enviado ao INAC que tinha por objectivo a homologação do respectivo percurso formativo.

Será de salientar que apenas recentemente, no passado dia 19 de Junho de 2008, encerrou o período de consultas relativas ao “*Specification for the ATCO Common Core Content Initial Training*”, documento que enquadrará, definitivamente, com carácter de cumprimento obrigatório, o conteúdo da formação inicial para controlador de tráfego aéreo. No entanto, como anteriormente exposto, a Força Aérea, que já vinha actualizando os seus cursos com base no “*EUROCONTROL Guidelines for ATCO Common Core Content Initial Training*” está, presentemente, a finalizar os seus conteúdos programáticos para os adequar às especificações agora em aprovação.

Por não ser despiciendo no âmbito do assunto em epígrafe, considera-se oportuno mencionar que o recrutamento de pessoal para ingresso na Força Aérea para a especialidade de controlo aéreo é efectuado na observância dos requisitos internacionais para esta profissão, nomeadamente, o previsto no Anexo 1 da ICAO quanto aos requisitos médicos e de idade e no Documento 9426 da ICAO quanto às habilitações académicas, pelo que os candidatos devem possuir, pelo menos, habilitações literárias pré-universitárias com Matemática, ao nível do 12.º ano, o que lhes confere acesso à classe de Praças e ao controlo de aeródromo, ou licenciatura para a carreira de Oficiais e o acesso ao desempenho profissional no âmbito do Controlo de Aproximação,



associação nacional de sargentos

convencional e com o uso de RADAR, além do controlo de aeródromo.² Os cursos *ab-initio* são ministrados no Centro de Formação Militar e Técnica da Força Aérea (CFMTFA) localizado na Ota.

Como conclusão, pode então afirmar-se que a formação inicial dos controladores da Força Aérea obedece às exigências internacionalmente definidas sendo reconhecida, pelo menos, desde 1983, pelo que as exigências agora impostas pela regulamentação comunitária não só não são novidade como estão devidamente acauteladas.

2. **Formação contínua** – A Força Aérea presta serviços de tráfego aéreo ao Tráfego Aéreo Geral (TAG) em todos os aeródromos militares sob sua jurisdição, bem como na FIR de Lisboa ao abrigo da Carta de Acordo Operacional n.º 03/91. O número de movimentos TAG registado nos últimos anos nas Unidades da Força Aérea demonstra que o tráfego aéreo civil tem vindo a aumentar, aproximando-se dos 50% em algumas Unidades, sendo mesmo maioritário noutras, como por exemplo, nas Lajes. A utilização civil-militar dos aeródromos da Força Aérea com carácter permanente será, brevemente, alargada, pela entrada em funcionamento do terminal civil na Base Aérea n.º 11, em Beja.

Recentemente, a prestação do FIS ao TAG pela Força Aérea foi reconhecida no Despacho n.º 718/2007 do Ministro das Obras Públicas Transportes e Comunicações, de 19 de Dezembro de 2007, tendo ainda o INAC, nos termos da regulamentação comunitária, comunicado à Comissão Europeia a nomeação da Força Aérea como prestador do Serviço de Informação de Voo ao TAG.

² Recrutamento para a Força Aérea, em www.emfa.pt



A Força Aérea tem instituído um programa de treino para todos os órgãos que providenciam serviços de tráfego aéreo, publicado em Manual da Força Aérea (MFA 353-1) e aprovado pelo Chefe do Estado-Maior, o qual enquadra o treino no local de trabalho (*OJT – On the Job Training*) não só para os alunos que concluíram a denominada formação inicial, mas, também, para os controladores de tráfego aéreo quando na aquisição e renovação de qualificações e averbamentos. O programa de treino abrange, ainda, os requisitos e a avaliação da manutenção de competências dos controladores de tráfego aéreo já qualificados, ou seja, avalia a sua proficiência. O referido manual estabelece, também, as normas de acesso às funções de supervisor, instrutor e examinador em controlo de tráfego aéreo. Finalmente, importa ainda realçar a existência na estrutura organizacional de todos os órgãos responsáveis pela prestação dos serviços de controlo de tráfego aéreo da Força Aérea de uma Secção de Uniformização e Avaliação (SUA), a qual é a responsável condução do treino, avaliação e qualificação dos controladores de tráfego aéreo.

Tendo em consideração os desenvolvimentos internacionais entretanto ocorridos neste âmbito, em particular, provenientes do EUROCONTROL, nomeadamente, o “*Generic Unit Training Plan do EUROCONTROL*”, o “*European Manual of Personnel Licensing – Air Traffic Controllers*” e a própria Directiva Comunitária que agora se encontra em processo de transposição, foram introduzidas as novas designações das qualificações em controlo de tráfego aéreo e revistos os planos de treino para todos os órgãos responsáveis pela prestação de Serviços de Tráfego Aéreo.

A formação, o treino e a proficiência dos controladores de tráfego aéreo, além das respectivas infra-estruturas, são regularmente auditados pelo sistema de inspecção da Força Aérea, em particular, pela Inspeção-Geral da Força Aérea.



associação nacional de sargentos

O profissionalismo e a formação dos controladores de tráfego aéreo militares tem sido elogiada em múltiplas ocasiões, em particular, quando Portugal comandou o aeroporto de Kabul, período esse em que os militares da Força Aérea não só providenciaram os respectivos serviços de tráfego aéreo mas, também, ministraram formação técnica aos controladores afegãos.

3. **Incumprimento do Despacho Conjunto dos Ministros da Defesa Nacional e da Habitação, Obras Públicas e Transportes, de 7 de Março de 1983** – Por razões desconhecidas, o processo relativo à concessão de licenças e qualificações de controlador aéreo ao pessoal da Força Aérea nunca funcionou, muito menos após a publicação do Decreto-lei n.º 121/94, de 14 de Maio, o qual transferiu as competências relativas ao licenciamento de pessoal dos serviços de tráfego aéreo da então DGAC para a então denominada ANA E.P..

Todavia, apesar do referido Despacho continuar em vigor, do preâmbulo do Decreto-Lei 133/98, de 15 de Maio, considerar “...indesejável pela falta de transparência que encerra no plano da organização e separação do exercício de funções estatais...” a concentração na mesma entidade das funções de definição dos requisitos de aptidão física e de habilitação-técnico profissional necessárias à certificação e licenciamento do pessoal de controlo de tráfego aéreo e as de prestação dos mesmos serviços e da cisão da ANA, E.P. em ANA Aeroportos de Portugal S.A e NAV Portugal, este impasse tem persistido até ao presente, como se pode observar, imediatamente, até pelo texto do próprio AIP (Aeronautical Information Publication) de Portugal.³

³ AIP de Portugal, GEN 1.1-1 e GEN 1.1-2, de 13-MAR-08.



Ora esta situação tem provocado graves problemas ao pessoal da Força Aérea que tem passado à situação de disponibilidade, pela impossibilidade de poder demonstrar as suas competências profissionais através da respectiva licença de controlador de tráfego aéreo. Assim sendo, é urgente que se ponha termo a uma situação que consubstancia um profundo abuso discricionário de uma responsabilidade de Estado, não se encontrando conferida pelo Despacho de designação da NAV Portugal E.PE. como prestador de serviços de navegação aérea a competência de licenciamento do pessoal dos serviços de tráfego aéreo, situação essa acautelada na própria Directiva Comunitária 2006/23/CE no ponto 6 do seu preâmbulo.

4. **Conclusão** – Face ao exposto, a Força Aérea, além da competência técnica já demonstrada, tem condições para continuar a cumprir a legislação que agora se pretende transpor para o ordenamento jurídico nacional, não se podendo deixar de realçar que, de facto, há duas realidades distintas. Como se pode constatar, os controladores de tráfego aéreo militares, nas suas áreas de responsabilidade, obedecem aos requisitos internacionais para providenciarem serviços de tráfego aéreo ao TAG e às aeronaves militares e, adicionalmente, estão ainda habilitados para providenciarem serviços de tráfego aéreo ao denominado Tráfego Aéreo Operacional, ao contrário dos seus homólogos civis.

Por conseguinte, é de toda a legitimidade que o texto do n.º 3 do Artigo 1 do projecto de Lei n.º 198/X, relativo à Licença Comunitária de Controlador de Tráfego Aéreo, se mantenha coerente com o espírito e a letra da Directiva que pretende transpor, para que em Portugal, à semelhança da restante Europa, esta contribua para o reforço da cooperação e coordenação civil-militar, com reflexos inevitáveis na utilização e exploração do espaço aéreo.



associação nacional de sargentos