



SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE

DIÁRIO DA REPÚBLICA

2.º SUPLEMENTO

SUMÁRIO

**MINISTÉRIO DAS INFRAESTRUTURAS
E RECURSOS NATURAIS**

Instituto Nacional de Aviação Civil

Deliberação n.º 57/CAD-INAC/2026

Regulamento de Aviação Civil de São Tomé e
Príncipe - RACSTP Parte 320.05 – Licença e
Qualificação de Piloto Remoto.

**MINISTÉRIO DAS INFRAESTRUTURAS E
RECURSOS NATURAIS**

Instituto Nacional de Aviação Civil

Deliberação n.º 57/CAD-INAC/2026

Ao abrigo do disposto na alínea c) do n.º 2 do artigo 13.º dos Estatutos do Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC), aprovados pelo Decreto-Lei n.º 44/98 de 30 de Dezembro conjugado com o previsto no artigo 3.º do anexo ao Decreto n.º 38/2011 de 16 de Novembro que aprovou o regime para elaboração, emissão, emenda e aprovação dos regulamentos da Autoridade de Aviação Civil bem como seus apêndices, anexos ao presente diploma e que dele faz parte integrante, o Conselho de Administração do INAC delibera o seguinte:

**Artigo 1.º
Aprovação**

É aprovado o Regulamento de Aviação Civil de São Tomé e Príncipe - RACSTP Parte 320.05 – Licença e Qualificação de Piloto Remoto

**Artigo 2.º
Revogação**

São revogadas todas as disposições que contrariem o presente diploma

**Artigo 3.º
Entrada em Vigor**

A presente deliberação entra imediatamente em vigor.

Instituto Nacional de Aviação Civil em São Tomé, aos 11 de Maio de 2026. - O Presidente do Conselho de Administração, *Dr. António dos Santos Lima*, A Vogal Técnica, *Dr.ª Celmira Maria da Cruz Fernandes Trindade*, O Vogal Administrativo e Financeiro, *Dr. Erli-ney Ângelo do Espírito Santo Ribeiro*.

Preâmbulo

A rápida integração dos Sistemas de Aeronaves Remotamente Pilotadas (RPAS) no espaço aéreo civil exige um enquadramento regulatório robusto, capaz de assegurar níveis adequados de segurança operacional, eficiência e harmonização internacional. Em resposta a esta evolução, a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) tem vindo a consolidar o quadro normativo global para RPAS, nomeadamente através

da Emenda 177 ao Anexo 1 - Licenciamento de Pessoal, adotada em novembro de 2021, que introduziu definições técnicas harmonizadas para aeronave remotamente pilotada, piloto remoto, estação de controlo remoto e sistema RPAS, bem como novos requisitos aplicáveis a aviões e helicópteros operados remotamente.

Este avanço conceitual foi reforçado em 2024 com a publicação da Parte IV do Anexo 6 à Convenção de Chicago – Operação de Aeronaves: Sistemas de Aeronaves Remotamente Pilotadas, que estabelece as primeiras Normas e Práticas Recomendadas (SARPs) internacionalmente vinculativas para operações internacionais de RPAS, reconhecendo expressamente o piloto remoto em comando (RPIC) e exigindo que os Estados garantam a qualificação, competência e supervisão da tripulação remota.

Assim, a edição deste RACSTP, preconiza a adoção da emenda 179 do Anexo 1 à Convenção (emendas 176, 178 e 179) no nosso ordenamento jurídico o presente regulamento, RACSTP Parte 320.05 – Licença e Qualificação de Piloto Remoto, foi elaborado pelo Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC) ao abrigo das competências legais conferidas pelo Código Aeronáutico e pelos Estatutos do INAC, e visa estabelecer os requisitos uniformes para a emissão, manutenção e exercício dos privilégios de licenças e qualificações de pilotos remotos em território de São Tomé e Príncipe ou sob jurisdição do Estado de São Tomé e Príncipe.

Este diploma incorpora uma abordagem baseada em risco, promove a segurança operacional, garante a interoperabilidade com outros Estados e antecipa-se à plena implementação futura das SARPs relativas ao licenciamento de pilotos remotos, alinhando-se desde já com os princípios consagrados na Emenda 177 ao Anexo 1, na Parte IV do Anexo 6 (2024) e demais orientações técnicas da OACI.

Nestes termos,

Ao abrigo do disposto na alínea a) do artigo 15.º do Estatuto do Instituto Nacional de Aviação Civil, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 47/2019, de 28 de outubro, conjugado com o n.º 2 do artigo 173.º do Código Aeronáutico, aprovado pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2001, de 20 de agosto, e alterado pelo Decreto-Legislativo n.º 4/2009, de 7 de setembro,

Manda o Conselho de Administração do Instituto Nacional de Aviação Civil publicar o seguinte:

320.05.A.100 DISPOSIÇÕES GERAIS

320.05.A.105 Objeto

1) O presente RACSTP estabelece os requisitos para a emissão de licenças de tripulantes de pilotos remotos de RPA, suas qualificações e autorizações associadas e as condições de sua validade e uso.

320.05.A.110 Âmbito de aplicação

1) O presente RACSTP se aplica aos pilotos remoto que exercem as suas funções no âmbito do disposto neste RACSTP e às pessoas e organizações envolvidas no licenciamento, formação, exame, verificação e avaliação em conformidade com o presente RACSTP.

2) Ninguém pode desempenhar as funções de membro da tripulação de piloto remoto de uma RPA, a menos que possua uma licença válida que demonstre que atende às especificações desta seção sobre RPA e que seja aplicável às funções que deve desempenhar.

3) A licença de piloto remoto deve ser emitida pela Autoridade Aeronáutica, enquanto Estado do Operador do RPAS, ou por outro Estado Contratante, desde que, neste último caso, seja validada pela Autoridade Aeronáutica e será obrigatório que o piloto remoto a porte consigo ao realizar voos internacionais.

4) Nenhum titular de licença de piloto remoto de RPA pode exercer privilégios diferentes daqueles concedidos por essa licença.

320.05.A.115 Validação de Licenças de Piloto Remoto

1) A Autoridade Aeronáutica pode validar uma licença de piloto remoto emitida por outro Estado Contratante em substituição da emissão de uma licença nacional.

2) A validação será formalizada através de autorização escrita emitida pela Autoridade Aeronáutica e transportada juntamente com a licença original.

3) Quando a validação for limitada a determinados privilégios, as limitações aplicáveis devem constar expressamente da autorização emitida.

4) A validade da autorização não poderá exceder o período de validade da licença que lhe deu origem.

5) A autorização deixa automaticamente de produzir efeitos caso a licença que lhe serviu de base seja suspensão, revogada ou perca a validade.

6) Antes de validar uma licença emitida por outro Estado Contratante, a Autoridade Aeronáutica deve confirmar a autenticidade e validade da licença junto da autoridade emissora. A confirmação deve incluir, sempre que aplicável:

- a) Validade da licença;
- b) Qualificações associadas;
- c) Certificado médico;
- d) Eventuais limitações, suspensões ou revogações.

320.05.A.120 Autoridade Aeronáutica

Para efeitos do presente RACSTP, a autoridade aeronáutica é a autoridade designada para emissão de licenças e qualificações de piloto remoto.

320.05.A.125 Definições

(a) Para efeitos desta Parte, aplicam-se as seguintes definições:

(1) «**Aeródromo**», uma área definida em terra ou água (incluindo, possivelmente, edifícios, instalações e equipamentos), destinada a ser usada, total ou parcialmente, para a chegada, partida e manobras de aeronaves na superfície.

(2) «**Aeródromo controlado**», aeródromo onde são prestados serviços de controlo de tráfego aéreo para benefício do tráfego aeroportuário.

Nota: A expressão "aeródromo controlado" indica que os serviços de controlo de tráfego aéreo são fornecidos em benefício do tráfego aeroportuário, mas não implica necessariamente a existência de uma zona de controlo.

(3) «**Aeronave**», qualquer dispositivo capaz de se manter na atmosfera por meio de reações do ar que não sejam as reações do ar na superfície da Terra.

(4) «**Aeronave autónoma**», aeronave que voa sem a presença humana a bordo e sem a possibilidade de um piloto intervir na gestão do seu voo.

(5) «**Aeronave remotamente pilotada (*Remotely Piloted Aircraft - RPA*)**», aeronave não tripulada pilotada a partir de uma estação de controlo remota.

(6) «**Área de pouso**», parte de uma área de movimentação destinada ao pouso e decolagem de aeronaves.

(7) «**Área de manobras**», parte de um aeródromo destinada a decolagens, pousos e movimentação de aeronaves de superfície, excluindo as áreas de pátio.

(8) «**Área de movimentação**», parte de um aeródromo destinada a decolagens, pousos e movimentação de aeronaves na superfície, incluindo a área de manobras e o pátio de estacionamento de aeronaves.

(9) «**Co-piloto remoto**», um piloto remoto licenciado que desempenha qualquer função de pilotagem que não seja o de piloto remoto, mas excluindo um piloto remoto que esteja na estação de piloto remoto com o único propósito de receber instrução de voo.

(10) «**Desempenho em segurança**», resultados de um Estado ou prestador de serviços na área de segurança, em relação aos objetivos e indicadores de desempenho em segurança que definiu para si próprio.

(11) «**Desempenho humano**», capacidades e limitações dos seres humanos que impactam a segurança, a proteção e a eficiência das operações aeronáuticas.

(12) «**Estação de controlo remoto (*Remote Pilot Station - RPS*)**», componente de um sistema de aeronave pilotada remotamente que contém o equipamento utilizado para operar a aeronave pilotada remotamente.

(13) «**Estado responsável pelo desenho tipográfico**», estado que tem jurisdição sobre o órgão responsável pelo desenho tipográfico.

(14) «**Espaço aéreo reservado**», espaço aéreo de dimensões específicas reservado para uso exclusivo de usuários específicos.

(15) «**Estado de registro**», o estado em cujo registro uma aeronave está registrada.

(16) «**Estado do operador**», estado onde o operador tem sua sede principal ou, na falta desta, sua residência permanente.

(17) «**Estado do fabricante**», estado que tem jurisdição sobre o órgão responsável pela montagem final da aeronave.

(18) «**Formação aprovada**», formação fornecida sob um programa especial e supervisão aprovada por um Estado Contratante.

(19) «**Licença de Operação de RPAS (ROC)**», licença que autoriza um operador a realizar operações específicas com RPAS.

(20) «**Ligação C2 (*C2 Link*)**», ligação de dados estabelecido entre a aeronave pilotada remotamente e a estação de apontamento remota para fins de gerenciamento de voo.

(21) «**Manual do Operador de RPAS**», manual, aceitável pelo Estado do operador, que contém procedimentos para operar a aeronave em situações normais, anormais e de emergência, listas de verificação, limites, informações de desempenho, detalhes do RPA e de cada um dos modelos RPS correspondentes, e outros itens relacionados ao uso do RPAS.

Nota - O manual do usuário do RPAS faz parte do manual de operação.

(22) «**Membro da tripulação de voo remoto**», membro da tripulação de voo remoto titular de uma licença, responsável pelo desempenho de funções essenciais à condução de uma aeronave durante um período de serviço de voo.

(23) «**Membro da equipa de pilotagem remota**», membro da equipa de pilotagem remota titular de uma licença, responsável por funções essenciais à condução de um sistema de aeronave pilotada remotamente durante um período de serviço de voo.

(24) «**Nível de segurança alvo (*Target Safety Level - TSL*)**», termo genérico que representa o nível de risco considerado aceitável em determinadas circunstâncias.

(25) «**Observador de RPA**», pessoa treinada e competente, designada pelo operador, que, por meio da observação visual da aeronave pilotada remotamente, auxilia o piloto remoto a garantir a execução segura do voo.

(26) «**Organização de controlo de tráfego aéreo**», termo genérico que designa, conforme o caso, um centro de controlo regional, uma organização de controlo

de aproximação ou uma torre de controlo de aeródromo.

(27) «**Organização de serviços de tráfego aéreo**», termo genérico que designa, conforme o caso, uma organização de controlo de tráfego aéreo, um centro de informações de voo ou um escritório de rampa de serviços de tráfego aéreo.

(28) «**Operador**», pessoa, organização ou empresa que se dedica ou pretende se dedicar à operação de uma ou mais aeronaves. No caso de aeronaves remotamente pilotadas, a operação da aeronave inclui o uso do RPAS (Sistema de Aeronaves Remotamente Pilotadas).

(29) «**Perceptibilidade**», qualidade que uma aeronave possui, por exemplo, em termos de iluminação ou cores brilhantes, que a tornam facilmente visível para qualquer observador (pilotos, controladores de tráfego aéreo, pessoal do aeródromo, por exemplo).

(30) «**Período de descanso**», um período de tempo contínuo e definido, após ou antes do início do trabalho, durante o qual os membros da equipe não têm tarefas a executar.

(31) «**Período de serviço de voo**», tempo total decorrido desde o momento em que um membro da tripulação de telemetria inicia seu serviço para realizar um voo ou série de voos, até o momento em que seu serviço termina.

(32) «**Plano de voo**», um conjunto de informações específicas sobre um voo planejado ou parte de um voo, transmitidas às agências de serviços de tráfego aéreo.

(33) «**Princípios de fatores humanos**», princípios que se aplicam ao projeto aeronáutico, certificação, treino, operações e manutenção, e cujo objetivo é a interação segura entre seres humanos e outros componentes do sistema, por meio da consideração adequada do desempenho humano.

(34) «**Programa Nacional de Segurança (PNS)**», conjunto integrado de regulamentos e atividades destinadas a melhorar a segurança.

(35) «**Piloto remoto**», uma pessoa designada pelo operador para desempenhar funções essenciais à operação de uma aeronave pilotada remotamente e que opera os controlos de voo, conforme necessário, durante o tempo de voo.

(36) «**Piloto remoto em comando (Remote Pilot-in-Command - RPIC)**», piloto remoto designado pelo operador para assumir o comando e a responsabilidade pela execução adequada de um voo.

(37) «**Piloto remoto de reserva em cruzeiro**», membro da equipe de controlo remoto a quem são atribuídas tarefas de pilotagem durante o voo de cruzeiro para permitir que o comandante faça sua pausa programada.

(38) «**Requisitos de Desempenho de Comunicação (Required Communication Performance - RCP)**», declaração dos requisitos de desempenho que as comunicações operacionais devem atender para executar funções ATM específicas.

(39) «**Sistema de aeronave remotamente pilotada (Remotely Piloted Aircraft System - RPAS)**», uma aeronave pilotada remotamente, as suas estações de piloto remotos associadas, as ligações (*Link*) C2 necessários e quaisquer outros componentes especificados no design do tipo.

(40) «**Sistema de Gestão de Segurança (SGS)**», uma abordagem sistemática para a gestão da segurança, incluindo as estruturas organizacionais necessárias, a responsabilização, as políticas e os procedimentos.

(41) «**Sistema de Gestão de Riscos de Fadiga (Fatigue Risk Management System - FRMS)**», um método baseado em dados para monitorar e gerenciar continuamente os riscos de segurança relacionados à fadiga, fundamentado em princípios e conhecimentos científicos, bem como na experiência operacional, com o objetivo de garantir que o pessoal envolvido desempenhe suas funções com um nível satisfatório de vigilância.

(42) «**Tempo de instrução em duplo comando**», tempo de voo durante o qual uma pessoa recebe instrução de voo por parte de um piloto devidamente autorizado a bordo da aeronave, ou de um piloto remoto devidamente autorizado que utiliza a estação de pilotagem remota durante um voo de aeronave pilotada remotamente.

(43) «**Tempo de voo – aviões**», tempo total contabilizado desde o momento em que o avião começa a se mover em preparação para a decolagem até o momento em que para no final do voo.

Nota: O tempo de voo, conforme definido, é sinónimo da expressão comumente usada "tempo de pouso", que é medido desde o momento em que a aereo-

nave começa a se mover em preparação para a decolagem até o momento em que para no final do voo.

(44) «**Tempo de voo - Sistemas de aeronaves remotamente pilotadas**», o tempo total decorrido desde o momento em que é estabelecida uma ligação C2 entre a estação de pilotagem remota (RPS) e a aeronave remotamente pilotada (RPA) para efeitos de descolagem, ou desde o momento em que o piloto remoto recebe o controlo na sequência de uma transferência, até ao momento em que o piloto remoto conclui uma transferência ou a ligação C2 entre a RPS e a RPA é interrompida no final do voo.

(45) «**Tempo de voo a solo - sistemas de aeronaves pilotadas remotamente**», tempo de voo durante o qual um aluno piloto remoto controla o sistema da aeronave pilotada remotamente, atuando sozinho.

(46) «**Transferência**», o ato de passar o controlo de pilotagem de uma estação de pilotagem remota para outra.

(47) «**Voo autónomo**», voo durante o qual uma aeronave pilotada remotamente opera sem a intervenção de um piloto no gerenciamento do voo.

(48) «**Voo controlado**», qualquer voo realizado de acordo com uma autorização do controlo de tráfego aéreo.

320.05.B.100 REGRAS GERAIS RELATIVAS À EMISSÃO DE LICENÇAS E QUALIFICAÇÕES DE PILOTO REMOTO.

320.05.B.105 Especificações gerais relativas à emissão de licenças

1) Ninguém pode exercer as funções de piloto remoto comandante ou segundo piloto remoto de uma aeronave RPA pertencente a qualquer uma das seguintes categorias de RPA, a menos que possua uma licença de piloto remoto emitida de acordo com as disposições desta subparte:

- a) Aviões;
- b) Aeronave de sustentação motorizada;
- c) Dirigíveis;
- d) Girocópteros;
- e) Planadores;

f) Balões grátis;

2) A categoria RPA será registrada como uma qualificação de categoria na licença de piloto remoto.

3) Antes de obter qualquer licença ou qualificação de piloto remoto, o candidato deverá cumprir os requisitos de idade, experiência, instrução de voo, qualificação e aptidão física e mental especificados para essa licença ou qualificação.

4) O candidato a qualquer licença ou qualificação de piloto remoto deverá comprovar, da forma determinada pela autoridade aeronáutica, que possui o conhecimento e a qualificação específica para essa licença.

320.05.B.110 Qualificações da Categoria

1) As qualificações da categoria correspondem às categorias de RPA listadas em 320.05.A.125.

2) O titular de uma licença de piloto remoto que solicitar uma qualificação para outra categoria, a ser adicionada à licença existente, deverá satisfazer as condições deste regulamento relativo a RPAS (Sistemas de Aeronaves Remotamente Pilotadas) e correspondentes às prerrogativas para as quais está solicitando essa qualificação.

320.05.B.115 Qualificação de Classe e Tipo

1) Será estabelecida uma qualificação de classe para RPA e RPS relacionados, certificados para operação com um único piloto e que possuam características comparáveis, incluindo manobra e desempenho, a menos que a autoridade aeronáutica considere necessária uma qualificação de tipo.

2) Será estabelecida uma qualificação de tipo para RPA e RPS relacionados, certificados para serem operados com uma tripulação mínima de pelo menos dois pilotos remotos.

3) Uma qualificação de tipo comum será estabelecida apenas para RPAs que possuam características semelhantes do ponto de vista de procedimentos operacionais, sistemas e manobra.

4) Após o candidato demonstrar as competências necessárias para a emissão inicial de uma licença de piloto remoto, a categoria e as qualificação correspondentes à classe ou tipo de RPA e ao RPS utilizado na demonstração serão registradas nessa licença. Reco-

menda-se que os níveis de desempenho a serem alcançados para operar um RPA da classe ou tipo para o qual a habilitação foi emitida sejam de domínio público.

320.05.B.120 Casos em que são necessárias qualificações de classe e tipo

1) Autoridade aeronáutica só pode permitir que o titular dessa licença desempenhe as funções de piloto remoto comandante ou segundo piloto remoto de uma ARP, incluindo os sistemas de proteção contra sobreaquecimento (RPS) relacionados, se esse titular tiver recebido autorização para tal, conforme descrito a seguir:

- a) Qualificação de classe apropriada especificada em 320.05.A.135 1);
- b) Qualificação de tipo exigida conforme mencionado em 320.05.A.135 2).

2) Quando as atribuições de uma habilitação de tipo se limitam às funções de segundo piloto remoto ou se restringem às funções de piloto remoto apenas durante a fase de cruzeiro do voo, essa limitação será indicada na habilitação.

3) Quando os privilégios de uma qualificação de classe se limitarem às funções de piloto remoto apenas durante a fase de cruzeiro do voo, essa limitação será indicada na licença.

4) Para fins de voos de treino, voos de teste e voos especiais não remunerados, a Autoridade Aeronáutica pode conceder ao titular da licença de piloto remoto uma autorização especial por escrito em substituição à qualificação de classe ou tipo prevista em 320.05.B.140 1). A validade desta autorização será limitada ao tempo necessário para concluir o voo ao qual se refere.

320.05.B.125 Qualificação de classe

O candidato deverá comprovar que possui as habilidades necessárias para garantir a segurança dos voos de RPA (Aeronaves Remotamente Pilotadas) da classe para a qual está se qualificando.

320.05.B.130 Classificação de tipo conforme 320.05.B.120 b)

1) O candidato deve possuir sob supervisão adequada, experiência nos seguintes procedimentos e ma-

nobras para o RPA do tipo considerado e o RPS correspondente, e/ou em um FSTD:

a) Procedimentos e manobras normais de voo em todas as fases do voo;

b) Procedimentos e manobras excepcionais e de emergência em caso de falha ou mau funcionamento de elementos como motores, ligação C2, sistemas e célula;

c) Procedimentos de instrumentos, incluindo aproximação por instrumentos, arremetida e procedimentos de pouso em condições normais, excepcionais e de emergência, incluindo falha simulada do motor;

d) Para a emissão de uma habilitação de tipo para a categoria de aeronave, treino em prevenção de perda de controlo e manobras de recuperação;

e) Procedimentos a serem seguidos em caso de incapacidade de membros da tripulação de voo e procedimentos para coordenação da equipe, incluindo a alocação de tarefas entre os pilotos remotos; colaboração dos membros da equipe e uso de listas de verificação;

(a) Comprovar que possui as habilidades necessárias para operar com segurança um RPA e RPS relacionado do tipo em questão, bem como habilidades para gerir o link C2, dependendo de sua aptidão para as funções de piloto remoto comandante ou segundo piloto remoto, conforme o caso.

320.05.B.135 Utilização de um FSTD para Aquisição de Experiência e Demonstração de Habilidades

A utilização de um simulador de voo de demonstração (FSTD) para adquirir experiência ou realizar quaisquer manobras necessárias durante a demonstração de habilidades para a emissão de uma licença ou habilitação de piloto remoto será aprovada pela Autoridade Aeronáutica, que deve garantir que o FSTD utilizado seja adequado para a tarefa.

320.05.B.140 Casos em que é necessária autorização para ministrar treino que conduza a uma licença de piloto remoto

1. A Autoridade Aeronáutica só deve permitir que o titular de uma licença ministre formação necessária para a emissão de uma licença ou qualificação de piloto remoto se tiver concedido autorização para tal. Essa autorização poderá assumir uma das seguintes formas:

a) Uma qualificação de instrutor de RPAS registrada na licença de piloto remoto; ou

b) Autorização a um instrutor de uma organização de formação aprovada e autorizada pela autoridade aeronáutica a fornecer formação que conduza a emissão de uma licença de piloto remoto; ou

1) Autoridade Aeronáutica só pode permitir que uma pessoa ministre, num FSTD (Sistema de Treino de Voo), a formação necessária para a emissão de uma licença ou qualificação de piloto remoto se essa pessoa for ou tiver sido titular de uma licença de piloto remoto apropriada ou se tiver recebido formação apropriada em RPAS (Sistemas de Aeronaves Remotamente Pilotadas) e adquirido experiência de voo adequada.

320.05.B.145 Tempo de voo do RPAS

1) Um aluno piloto remoto pode ter o total de horas de voo solo em RPAS e o tempo de instrução de voo em RPAS com instrutor levado em consideração para o cálculo do tempo total de voo exigido para a emissão inicial de uma licença de piloto remoto.

2) O titular de uma licença de piloto remoto pode ter os seguintes fatores levados em consideração:

a) O tempo total de voo de instrução dupla em RPAS, a ser utilizado para o total de tempo de voo em RPAS exigido para uma atualização de comandante de piloto remoto.

b) O tempo total de voo solo em RPAS ou o tempo de instrução de voo em RPAS em dupla numa nova categoria de RPA ou para obter uma nova habilitação, será creditado no total de tempo de voo em RPAS exigido para a habilitação em questão.

3) Um titular de licença de piloto remoto que atue como segundo piloto remoto em uma aeronave operada remotamente (RPA) certificada para operação com um único piloto, mas para a qual a Autoridade Aeronáutica exija um segundo piloto remoto, poderá ter até 50% do tempo de voo da RPAS concluído creditado para o total de horas de voo necessárias para a promoção a piloto em comando. a Autoridade Aeronáutica pode autorizar o crédito integral do tempo de voo da RPAS concluído para o total de horas de voo necessárias se a RPAS estiver equipada para operação por um segundo piloto remoto e for utilizada em uma operação com tripulação múltipla.

4) O titular de uma licença de piloto remoto que desempenha as funções de segundo piloto remoto de um RPA certificado para operar com um segundo piloto remoto pode ter o tempo total de voo do RPAS assim concluído considerado para ser utilizado no cálculo do tempo total de voo do RPAS exigido para a promoção a comandante de piloto remoto.

5) O titular de uma licença de piloto remoto que desempenha as funções de piloto remoto em comando sob supervisão pode ter o tempo total de voo em RPAS (Sistema de Aeronaves Remotamente Pilotadas) assim realizado considerado para o total de horas de voo em RPAS exigido para a promoção a piloto remoto em comando.

6) O titular de uma licença de piloto remoto pode ter seu tempo de voo acumulado como piloto remoto de RPA (Aeronave de Propulsão Remota) levado em consideração. A Autoridade Aeronáutica que emitiu a licença deve determinar se essa experiência é aceitável e, em caso afirmativo, em que medida os requisitos de experiência para a emissão da habilitação podem ser reduzidos.

320.05.B.150 Limitação de privilégios para pilotos remotos com 60 anos ou mais e restrição de privilégios para pilotos remotos com 65 anos ou mais.

A Autoridade Aeronáutica não deve permitir que o titular dessa licença exerça as funções de piloto remoto de uma aeronave não tripulada (ANP) que realize voos de transporte comercial internacional se tiver atingido a idade de 60 anos, ou 65 anos no caso de voos com mais de um piloto.

320.05.C.100 PILOTOS REMOTOS ESTUDANTES E LICENÇAS DE PILOTO REMOTO

320.05.C.105 Geral.

Nenhum titular de uma licença de piloto remoto pode exercer os privilégios dessa licença, salvo disposição em contrário prevista no presente regulamento, sem possuir uma avaliação médica válida e apropriada à licença detida.

320.05.C.110 Pilotos de Drones Estudantes

1) Os pilotos remotos em formação deverão cumprir as condições estabelecidas pela Autoridade. Ao estabelecer essas condições, a Autoridade Aeronáutica assegura que as prerrogativas concedidas não permitam

que os pilotos remotos em formação representem um perigo para a navegação aérea.

2) Um aluno piloto de drones só pode efetuar:

a) Um voo solo de RPA somente sob a supervisão ou com a autorização de um instrutor de RPAS qualificado.

b) Um voo RPA internacional a solo entre Estados Membros se existir um acordo especial ou geral para este efeito.

320.05.C.115 Aptidão Física e Mental - Pilotos de Drones Estudantes

1) A Autoridade Aeronáutica só permite que um aluno piloto remoto realize um voo solo num RPA se ele possuir um certificado médico de classe 3 válido.

2) Um certificado médico de classe 1 pode ser essencial no caso de uma pessoa específica devido ao seu ambiente de trabalho e responsabilidades no contexto de uma aplicação específica de RPAS (Sistema de Aeronaves Remotamente Pilotadas).

320.05.C.120 Licença de Piloto Remoto

320.05.C.125 Condições Gerais para a Emissão de uma Licença de Piloto Remoto

1) Idade

a) A idade mínima para pilotos remotos que operam um RPA nas categorias de operação "aberta" e "específica" é de 18 anos.

b) Não existe idade mínima exigida para pilotos remotos:

- i. quando realizam uma operação que se enquadra na subcategoria A1, considerada como brinquedo.
- ii. para voos realizados utilizando um RPA construído privadamente, quando a massa máxima de decolagem for inferior a 250 g;
- iii. quando operam um RPA, enquadrando-se na categoria "aberta", sob a supervisão direta de um piloto remoto.

c) A Autoridade Aeronáutica pode reduzir a idade mínima utilizando uma abordagem baseada no risco, tendo em conta os riscos específicos associados às operações realizadas no seu território:

- i. até 4 anos para pilotos remotos que operam na categoria "aberta";
- ii. por um período máximo de 2 anos para pilotos remotos que realizam operações que se enquadram na categoria "específica".

d) Quando a Autoridade Aeronáutica reduz a idade mínima para pilotos remotos, estes ficam autorizados a operar um RPA apenas dentro do território nacional.

e) A Autoridade Aeronáutica pode definir, na autorização emitida, uma idade mínima diferente para pilotos remotos que operam aeromodelos em clubes ou associações de aeromodelismo.

2) Conhecimento

O candidato, detentor de uma licença de piloto de drone, deverá demonstrar conhecimento, no mínimo, dos seguintes temas, em um nível correspondente às prerrogativas do titular da licença de piloto de drone e à categoria RPA e RPS relevante para inclusão na licença:

a) Direito aéreo

- i. Regulamentos relevantes para o titular da licença de piloto remoto; regras do ar; métodos e procedimentos adequados;
- ii. serviços de tráfego aéreo;
- iii. Regulamentos relativos a voos IFR; métodos e procedimentos relacionados aos serviços de tráfego aéreo
- iv. aéreo;

b) Conhecimento geral sobre RPAS (Sistemas de Aeronaves Remotamente Pilotadas)

- i. Princípios de utilização e funcionamento de motores, sistemas e instrumentos;
- ii. limites operacionais da categoria de RPA em questão e dos motores correspondentes; infor-

mações operacionais relevantes do manual de voo ou outros documentos apropriados;

- iii. Utilização e verificação do estado operacional dos sistemas e equipamentos da RPA em questão;
- iv. Procedimentos de manutenção para a célula, sistemas e motor(es) do RPA em questão;
- v. Para aeronaves de sustentação motorizada e helicópteros: transmissão (corrente dinâmica), se aplicável;
- vi. Uso, limites de uso e estado operacional de aviônicos, dispositivos eletrônicos e instrumentos.
- vii. Necessário para a operação e navegação de um RPA em regime IFR e em condições meteorológicas de voo por instrumentos;
- viii. Instrumentos de voo; limites de funcionamento dos instrumentos giroscópicos e efeitos da precessão; práticas e procedimentos a serem aplicados em caso de mau funcionamento dos diversos instrumentos de voo;
- ix. Para dirigíveis: propriedades físicas e aplicação prática dos gases utilizados;
- x. Conhecimento geral sobre riscos psicossociais (RPS):

A) Princípios de utilização e funcionamento de sistemas e instrumentos;

B) Utilização e verificação do estado operacional dos equipamentos e sistemas do RPS em questão;

C) Procedimentos a seguir em caso de mau funcionamento.

c) Conhecimento geral da conexão C2:

- i. Os diferentes tipos de conexão C2, suas características de funcionamento e suas limitações;
- ii. Utilização e verificação do estado operacional dos sistemas de enlace C2;
- iii. Procedimentos em caso de mau funcionamento do link C2;

- iv. Capacidades dos RPAS em termos de detecção e evasão;

d) Planejamento de voo, desempenho e carregamento

- i. Efeitos da carga e da distribuição de massa na manobrabilidade, nas características de voo e no desempenho de RPA; cálculos de massa e centro de gravidade;
- ii. Utilização e aplicação prática de dados de desempenho, particularmente durante a decolagem e o pouso;
- iii. Planejamento pré-voo e em rota adaptado à operação de RPAS sob regime IFR; preparação e submissão de planos de voo IFR aos serviços de tráfego aéreo; procedimentos apropriados dos serviços de tráfego aéreo; procedimentos de ajuste do altímetro;
- iv. Para aeronaves de sustentação motorizada, dirigíveis e helicópteros: efeitos das cargas externas na manobrabilidade.

e) Desempenho humano

Desempenho humano em relação a RPAS e voo por instrumentos, incluindo princípios de Gestão de Ameaças e Erros (TEM (*Threat and Error Management*)).

f) Meteorologia

- i. Interpretação e aplicação de mensagens, cartas e previsões de observação meteorológica aeronáutica; uso e procedimentos para obtenção de informações meteorológicas, antes e durante o voo; altimetria;
- ii. Meteorologia aeronáutica; elementos da climatologia que influenciam a aviação nas regiões onde o candidato deverá voar; movimento dos sistemas de pressão, estrutura das frentes, origem e características dos principais fenômenos meteorológicos que influenciam as condições de decolagem, cruzeiro e pouso;
- iii. Causas, detecção e efeitos da formação de gelo; procedimentos para atravessar zonas frontais; como evitar condições meteorológicas perigosas;

iv. Para aeronaves de sustentação motorizada e helicópteros: efeitos da formação de gelo nos rotores;

v. Para operações em grandes altitudes: meteorologia prática em grandes altitudes, incluindo interpretação e utilização de observações, mapas e previsões meteorológicas; correntes de jato.

g) Navegação

i. Navegação aérea, incluindo o uso de cartas aeronáuticas, instrumentos e auxílios à navegação; compreensão dos princípios e características dos sistemas de navegação apropriados; uso de equipamentos RPAS;

ii. Utilização, limites de utilização e estado de funcionamento dos sistemas aviónicos e instrumentos necessários à pilotagem e à navegação;

iii. Utilização, precisão e confiabilidade dos sistemas de navegação usados durante a decolagem, cruzeiro, aproximação e pouso; identificação de auxílios à radionavegação;

iv. Princípios e características de sistemas de navegação autónomos e com referência externa; utilização de equipamentos RPAS.

h) Procedimentos operacionais

i. Aplicação da TEM ao desempenho operacional;

ii. Interpretação e utilização de documentação aeronáutica, como Publicações de Informação Aeronáutica (AIPs), NOTAMs, códigos e abreviaturas aeronáuticas e cartas de procedimentos de instrumentos para as fases de partida, cruzeiro, descida e aproximação;

iii. Procedimentos de calibração altimétrica;

iv. precauções e procedimentos de emergência adequados; práticas de segurança específicas para voo IFR; critérios de afastamento de obstáculos;

v. Procedimentos operacionais para o transporte de mercadorias; riscos que as mercadorias pe-

rigosas podem apresentar e gestão desses riscos;

vi. Instruções e práticas para reuniões de segurança destinadas aos membros da equipe de pilotagem remota;

vii. Para aeronaves de asa rotativa e, quando aplicável, aeronaves de sustentação motorizada: falha do passo coletivo, ressonância no solo, estol da pá em recuo, rolamento lateral e outros riscos relacionados ao voo; medidas de segurança específicas para voo VMC;

viii. Procedimentos operacionais relativos à transferência e coordenação de pedidos;

ix. Procedimentos operacionais relativos à utilização da ligação C2 em situações normais e anormais;

x. Princípios de voo

Princípios de voo;

Radiotelefonia

Procedimentos de comunicação e expressões convencionais; medidas a serem tomadas em caso de interrupção das comunicações.

3) Haptidão

a) O candidato deverá comprovar que possui todas as competências do modelo de competências apropriado, aprovado pela a Autoridade Aeronáutica, no nível necessário para desempenhar as funções de piloto remoto em comando de um voo RPAS da categoria apropriada de RPA e RPS relacionados.

b) Para exercer as prerrogativas da licença de piloto remoto no caso de um RPA multimotor, o candidato deverá comprovar que é capaz de pilotar o RPA em condições IFR sob condições de propulsão degradadas.

1) Aptidão física e mental

a) O candidato deverá possuir um certificado médico válido de classe 3.

b) Um certificado médico de classe 1 pode ser essencial no caso de uma pessoa específica devido ao seu ambiente de trabalho e responsabilidades no contexto

de uma aplicação específica de RPAS (Sistema de Aeronaves Remotamente Pilotadas).

320.05.C.130 Requisitos gerais

- (a) Os pilotos remotos de aeronaves devem demonstrar a capacidade para falar e entender a língua inglesa usada nas comunicações de radiotelefonia.
- (b) Os pilotos remotos de aeronaves devem demonstrar a capacidade para falar e entender a língua inglesa usada nas comunicações de radiotelefonia pelo menos ao Nível Operacional (Nível 4).
- (c) Os pilotos remotos de aeronaves não devem exercer os privilégios das suas licenças a não ser que detenham um averbamento atualizado nas licenças que confirme que cumpriram com os requisitos de proficiência linguística previstos neste RACSTP.
- (d) A proficiência linguística - os pilotos remotos de aeronaves devem ser formalmente avaliados em intervalos de acordo com o nível individual de proficiência demonstrado como se segue:

(1) Os que demonstrarem proficiência linguística ao Nível Operacional (Nível 4) devem ser avaliados em intervalos não superiores a 3 (três) anos;

(2) Os que demonstrarem proficiência linguística ao Nível Alargado (Nível 5) devem ser avaliados em intervalos não superiores a 6 (seis) anos; e

(3) Os que demonstrarem proficiência linguística ao Nível Experto (Nível 6) devem estar isentos da continuação da avaliação linguística.

- (a) O método de avaliação da proficiência linguística deve ser determinado pela autoridade aeronáutica.
- (b) A autoridade aeronáutica pode delegar a avaliação da proficiência linguística a um organismo de avaliação linguística ou examinador designado que preste o serviço em nome da autoridade aeronáutica.

Nota: O Apêndice 2 contém os requisitos detalhados para a proficiência linguística.

320.05.C.135 Manutenção da Competência

1) O titular de uma licença de piloto remoto não deve exercer os privilégios dessa licença salvo se mantiver competência demonstrada para a categoria, classe ou tipo de RPAS correspondente.

2) A Autoridade Aeronáutica deve estabelecer requisitos de manutenção da competência e experiência recente adequados ao tipo de operação realizada.

3) O cumprimento dos requisitos de manutenção da competência deve ser demonstrado através de:

- a) Verificações de proficiência;
- b) Experiência operacional recente;
- c) Formação recorrente;
- d) Outros meios aprovados pela Autoridade Aeronáutica.

4) A Autoridade Aeronáutica pode autorizar que demonstrações de competência, verificações de proficiência e manutenção da competência sejam realizadas em dispositivos de treino sintético de voo (FSTD) aprovados para esse efeito.

320.05.C.140 Experiência Recente

1) O titular de uma licença de piloto remoto deve cumprir os requisitos de experiência recente estabelecidos pela Autoridade Aeronáutica antes de exercer os privilégios da licença.

2) Quando o titular não cumprir os requisitos de experiência recente, deverá realizar formação complementar ou verificação de proficiência aprovada pela Autoridade Aeronáutica.

3) Os registos da experiência recente devem ser conservados pelo operador ou pelo titular da licença.

320.05.C.145 Validade da Licença

1) A licença de piloto remoto permanece válida desde que o seu titular:

- a) Mantenha certificado médico válido;
- b) Cumpra os requisitos de proficiência linguística;

- c) Satisfaça os requisitos de experiência recente;
- d) Mantenha a competência requerida.

A Autoridade Aeronáutica deve assegurar mecanismos que permitam a verificação da validade das licenças emitidas.

320.05.C.150 Suspensão, Revogação e Limitação de Licenças

1) A Autoridade Aeronáutica pode suspender, limitar ou revogar uma licença de piloto remoto quando:

- a) Deixa de cumprir os requisitos de emissão;
- b) Exista falsificação ou fraude documental;
- c) Exista incumprimento grave das normas aeronáuticas;
- d) Seja identificado risco para a segurança operacional.

2) Durante o período de suspensão o titular não poderá exercer quaisquer privilégios da licença.

3) A revogação implica a perda dos privilégios conferidos pela licença.

320.05.C.150 Privilégios do titular da licença de piloto remoto

1) Sujeito às condições especificadas quanto à validade das licenças, aptidão física ou mental reduzida, uso de substâncias psicoativas, proficiência linguísticas e às Regras Gerais relativas à emissão de licenças e qualificações de piloto remoto, a licença de piloto remoto permitirá ao seu titular desempenhar as seguintes funções:

- a) Piloto remoto que comanda uma RPA, incluindo RPS relacionada, certificada para ser operada por um único piloto remoto;
- b) Piloto remoto comandando um RPA, incluindo RPS relacionados, para os quais a presença de um segundo piloto remoto é necessária;
- c) segundo piloto remoto de um RPA, incluindo RPS relacionados, para os quais a presença de um segundo piloto remoto é necessária;

d) Piloto remoto comandante ou segundo piloto remoto de um RPAS usado em regime IFR.

2) Antes de exercer esses privilégios à noite, o titular da licença de piloto remoto terá recebido instrução dupla para o RPA e o RPS relacionado para voo noturno, incluindo decolagem, pouso e navegação.

320.05.C.140 Condições específicas de emissão de licença de piloto de drone

O candidato deverá ter adquirido experiência durante o treino no uso do RPA e RPS relacionados, em um nível suficiente para comprovar que possui as habilidades necessárias.

320.05.C.145 Formação para obtenção de licença de piloto remoto

1) Para atender aos requisitos para uma licença de piloto de drones, o candidato deverá ter concluído um treino aprovado. A formação será baseado em competências e, quando aplicável, ministrado em um ambiente operacional com múltiplas equipas.

2) Ao concluir a formação, o candidato terá adquirido as aptidão e capacidades necessárias para desempenhar as funções de um piloto remoto de RPA certificado, operando em regime IFR.

3) O candidato deverá ter recebido formação para obtenção da licença de piloto remoto com duplo comando, ministrado por um instrutor qualificado de RPAS, no uso de um RPA e RPS relacionados. O instrutor de RPAS garantirá que o candidato tenha adquirido experiência operacional em todas as fases do voo e em toda a faixa operacional de um RPAS, incluindo em condições excepcionais e de emergência, bem como em manobras de prevenção e recuperação de perda de controlo para as categorias relevantes e em operação IFR.

4) Caso as licenças de piloto remoto se apliquem à operação de um RPA multimotor, o candidato deverá ter recebido treino para obtenção de licença dupla de piloto remoto, ministrado por um instrutor de RPAS qualificado, na operação de um RPA multimotor da categoria apropriada. O instrutor de RPAS garantirá que o candidato tenha adquirido experiência operacional na operação de um RPA da categoria apropriada, com simulações ou falhas reais de motor.

320.D.100 QUALIFICAÇÃO DE INSTRUTOR DE RPAS

320.D.105 - Condições para a Emissão da Qualificação

1) Critérios de elegibilidade: Informações gerais

Para ser elegível para a qualificação de Instrutor de Pilotagem Remota, o candidato deve:

- a) Ter pelo menos 18 anos de idade;
- b) Possuir licença de piloto de drone;
- c) ter concluído satisfatoriamente um curso de formação reconhecido num centro autorizado, conforme apropriado, para a formação de um instrutor de RPAS nas matérias referidas no parágrafo (b);
- d) possuir um certificado médico aeronáutico de classe 3 válido, emitido de acordo com o Anexo IV Parte MED;
- e) passar num exame teórico perante o INAC nas matérias referidas no parágrafo (b) abaixo;
- f) passar em um teste de habilidades perante um inspetor ou examinador designado da INAC, que deve incluir um exame oral, de acordo com o parágrafo (c) a seguir; e
- g) cumprir as disposições deste capítulo que se aplicam ao direito que ele reivindica.

2) Conhecimento:

- a) O candidato a instrutor deve:
 - (i). demonstrar que é capaz de avaliar eficazmente o formando de acordo com o modelo de competências apropriado utilizado no programa de formação aprovado.
 - (ii). Concluir com êxito o treino e atender aos requisitos de qualificação de uma organização de treino aprovada, que correspondam à oferta de programas de treino baseados em habilidades.
- b) O programa de treino de instrutores de RPAS terá como foco o desenvolvimento de habilidades nas seguintes áreas específicas:
 - (i). o modelo de competências adaptado do programa de formação de pilotos remotos, de

acordo com o sistema de classificação definido e utilizado pelo operador de RPAS ou pela organização de formação aprovada;

- (ii). De acordo com o sistema de avaliação e classificação do operador do RPAS ou da organização de treino aprovada, realizar avaliações observando comportamentos; coletar evidências objetivas sobre os comportamentos observáveis do modelo de habilidades adaptado utilizado;
 - (iii). Reconhecer e destacar desempenhos que atendam aos padrões de competência;
 - (iv). Determinar as causas dos desvios em relação aos padrões de desempenho aplicáveis;
 - (v). Detectar situações que possam levar a reduções inaceitáveis nas margens de segurança.
- c) O candidato deve atender aos requisitos de competência da licença de piloto remoto correspondente à categoria RPA e ao sistema RPS relacionado.
- d) Ele deve comprovar que possui um nível de competência correspondente às atribuições do titular da qualificação de instrutor de RPAS em, pelo menos, as seguintes áreas:
- (i). técnicas de instrução aplicadas;
 - (ii). Avaliação dos resultados dos alunos em disciplinas que são objeto de instrução prática;
 - (iii). processo de aprendizagem;
 - (iv). elementos de pedagogia;
 - (v). Princípios da formação baseada em competências, incluindo a avaliação dos alunos;
 - (vi). avaliação da eficácia dos programas de treino;
 - (vii). organização de aulas;
 - (viii). técnicas de instrução em sala de aula;
 - (ix). utilização de recursos de treino, incluindo FSTDs, se aplicável;
 - (x). Análise e correção dos erros dos alunos;

- (xi). Desempenho humano aplicável a RPAS, voo por instrumentos e treino para licença de piloto remoto, incluindo princípios TEM;
- (xii). perigos relacionados à simulação de falhas e mau funcionamento de sistemas de aeronaves.

3) Habilidade

a) O candidato deve ter concluído com êxito uma avaliação formal de competências antes de ministrar aulas e realizar avaliações em um programa de treino baseado em habilidades.

b) A avaliação de habilidades ocorrerá durante uma sessão de treino prático na categoria de RPA e RPS relacionada para a qual ele/ela está solicitando privilégios de instrutor de RPAS, incluindo instrução pré-voo, pós-voo e em solo, conforme apropriado.

c) A avaliação de competências será realizada por uma pessoa autorizada pelo departamento de licenciamento.

2) Experiência

a) O candidato deverá ter cumprido as condições para a emissão da licença de piloto remoto, manter suas habilidades e atender aos requisitos de experiência recente para a licença.

b) O candidato deverá ter recebido formação satisfatória e adquirido experiência suficiente para atingir o nível de competência exigido em todas as tarefas, manobras, operações e princípios, bem como nos métodos de instrução.

c) Ele deve ter pelo menos 200 horas de voo como piloto remoto, incluindo 25 horas de instrução de voo adquiridas durante seu treino de instrutor;

d) Ele deve estar autorizado a atuar como piloto remoto em comando (RPIC) na aeronave pilotada remotamente durante esse treino de voo.

3) Treino para licença de piloto remoto

O candidato, sob a supervisão de um instrutor de RPAS autorizado para esse fim pela autoridade licenciadora:

a) terão recebido treino em técnicas de instrução de RPAS relacionadas, em particular, a demonstrações, comportamento do aluno e à detecção e correção de erros comuns;

b) terá praticado as técnicas de instrução relacionadas às manobras e procedimentos de voo que ele deve ensinar como parte do treino para a licença de piloto remoto.

320.D.110 - Privilégios do titular da qualificação e condições a serem observadas no exercício desses privilégios

1) Sujeito às condições especificadas para validação da licença e às Regras Gerais para Emissão de Licenças e Habilitações de Piloto Remoto, a qualificação de instrutor de RPAS permitirá ao seu titular:

a) Supervisionar os voos individuais de alunos pilotos de drones;

b) Proporcionar treino para a emissão de uma licença de piloto remoto e uma qualificação de instrutor de RPAS, desde que:

(i). que o instrutor de RPAS possua, no mínimo, a licença e a qualificação de piloto remoto para a qual ministra instrução, na categoria apropriada de RPA e RPS relacionados;

(ii). que o instrutor de RPAS possua a licença de piloto remoto e a qualificação necessárias para desempenhar as funções de piloto remoto comandante da categoria RPA e RPS relacionada para a qual ele fornece instrução;

c) que as credenciais de instrutor de RPAS concedidas sejam registradas na licença de piloto remoto.

2) Para poder ministrar treino para a licença de piloto remoto em um ambiente com várias equipes, o candidato também deverá atender a todas as condições relativas às qualificações exigidas dos instrutores.

320.E.100 EXAMINADORES

320.E.105 Requisitos do examinador RPAS

1) Ninguém poderá exercer as funções de examinador de RPAS sem possuir licença e qualificação que o autorizem a realizar testes de aptidão e proficiência, bem como qualificações apropriadas de instrutor de voo para testes de aptidão.

2) Para obter a autorização de examinador de RPAS (Sistemas de Aeronaves Remotamente Pilotadas), um piloto remoto deve ter 300 horas de voo, incluindo 50 horas de instrução de voo na classe, tipo e categoria apropriados.

3) Um examinador de RPAS deve possuir uma qualificação de instrutor de RPAS para a qual a autorização de exame está sendo solicitada.

4) Para obter a renovação da autorização de examinador de RPAS, o piloto deve concluir pelo menos um teste de proficiência sob a supervisão da autoridade competente, na função de examinador para a qual a autorização é solicitada, incluindo:

- a) *Briefing*;
- b) Realizar o teste de aptidão;
- c) Avaliação do candidato que realiza o teste de aptidão;
- d) *Debriefing*; e
- e) Gravação e/ou documentação.

5) Sujeito ao cumprimento dos requisitos especificados nestes regulamentos, as prerrogativas da autorização do examinador de RPAS consistem em realizar verificações de proficiência e aptidão para a obtenção de licenças e qualificações.

320.E.110 Requisitos de treino para examinadores RPAS

1) O treino teórico para examinadores de RPAS deve incluir:

- (1). As tarefas, funções e responsabilidades do examinador;
- (2). os regulamentos e procedimentos aplicáveis;
- (3). os métodos, procedimentos e técnicas adequados para a realização dos testes e controlos necessários;
- (4). a avaliação precisa do desempenho dos alunos, incluindo a detecção de:
 - i. treino inadequado e insuficiente; e

- ii. Características pessoais de um candidato que possam ter um efeito negativo na segurança;

(5). medidas corretivas apropriadas em caso de testes e controlos insatisfatórios; e

(6). Os métodos, procedimentos e limitações aprovados para a execução de procedimentos normais, anormais e de emergência para aeronaves pilotadas remotamente.

APÊNDICE 1

CARACTERÍSTICAS DAS LICENÇAS DE PILOTO REMOTO

As licenças emitidas pelas autoridades competentes, de acordo com disposições relevante do este anexo deve estar em conformidade com as seguintes características:

(a) Dados:

A licença deve conter O as seguintes informações:

- I.** Nome de país (em negrito) com lá tradução Inglês.
- II.** Título de lá licença (em negrito bem grosso) com a tradução em linguagem Inglês.
- III.** Número do pedido de lá licença, em algarismos arábicos, estabelecida por a autoridade competente e.
- IV.** Nome completo do titular e sua transliteração em personagens latinos se Leste escrita em outro personagens.
- IVa.** Data de aniversário.
- V.** Endereço do proprietário.
- VI.** Nacionalidade do titular, com tradução para o inglês.
- VII.** Assinatura do titular.
- VIII.** A autoridade emissora e, quando aplicável, as condições sob as quais a licença é emitida.

IX. Certificado de validade e autorização para o titular exercer as prerrogativas correspondentes à licença, com tradução para o inglês.

X. Assinatura do funcionário emissor e data de emissão.

XI. Selo ou marca da autoridade competente.

XII. Qualificações, ou seja, categoria, classe, tipo de aeronave, voo por instrumentos, etc. (com tradução para o inglês).

XIII. Observações, ou seja, anotações especiais relativas a restrições e responsabilidades, incluindo um certificado de proficiência linguística (com tradução para o inglês).

XIV. Quaisquer outros detalhes que a INAC considere apropriados, com tradução. em Inglês.

(b) Material:

Deve ser utilizado papel de alta qualidade ou outro material adequado, incluindo cartões de plástico, e deve mostrar claramente os detalhes estabelecidos no parágrafo (a) deste apêndice.

APÊNDICE 2

ESCALA DE PROFICIÊNCIA LINGUÍSTICA

(a) Geral - para cumprir com os requisitos de proficiência linguística contidos na subseção 320.02.B.205, o candidato a uma licença ou o titular de uma licença deve demonstrar, de uma forma aceitável para a autoridade aeronáutica, a conformidade com os descritores holísticos do parágrafo (b) e com o Nível Operacional (Nível 4) da Escala de Avaliação de Proficiência Linguística conforme mencionado no parágrafo (c).

(b) Descritores holísticos: Os falantes proficientes devem:

(1) Comunicar com eficácia telefonicamente (telefone/radiotelefone) e em situações frente a frente;

(2) Comunicar sobre tópicos comuns, concretos e relativos ao trabalho com precisão e clareza;

(3) Usar estratégias de comunicação adequadas para troca de mensagens e para reconhecer e resolver mal-entendidos (por exemplo, confirmar, ou esclarecer

informação) num contexto geral ou relacionado com o trabalho;

(4) Lidar com sucesso e com relativa facilidade com os desafios linguísticos apresentados por uma complicação ou por uma viragem inesperada nos acontecimentos que ocorra dentro do contexto de uma situação de trabalho de rotina ou de uma tarefa de comunicação com a qual estes estariam em contrário familiarizados; e

(5) Usar um dialeto ou sotaque que seja inteligível para a comunidade aeronáutica

(c) Escala de avaliação:

(1) Nível pré-elementar (Nível 1):

(i). Pronúncia - desempenha a um nível abaixo do Nível Elementar;

(ii). Estrutura - desempenha a um nível abaixo do Nível Elementar;

(iii). Vocabulário - desempenha a um nível abaixo do Nível Elementar;

(iv). Fluência - desempenha a um nível abaixo do Nível Elementar;

(v). Compreensão - desempenha a um nível abaixo do Nível Elementar;

(vi). Interações - desempenha a um nível abaixo do Nível Elementar

(2) Nível Elementar (Nível 2):

(i). Pronúncia - a pronúncia, a ênfase, o ritmo e a entoação são fortemente influenciadas pela primeira língua ou pela variação regional e de modo geral interferem com a facilidade de entendimento;

(ii). Estrutura - demonstra um controlo apenas limitado de algumas estruturas gramaticais simples e padrões de frases simples memorizados;

(iii). Vocabulário - variedade de vocabulário limitada consistindo em palavras isoladas e frases memorizadas;

(iv). Fluência - consegue produzir enunciados muito curtos, isolados e memorizados com pausas

frequentes e um uso distrativo de marcadores discursivos para encontrar expressões e para articular palavras menos familiares;

- (v). Compreensão - a compreensão é limitada a frases isoladas memorizadas quando estas são articuladas devagar e cuidadosamente;
- (vi). Interações - o tempo de resposta é lento e com frequência inadequado. A interação está limitada a trocas simples de rotina

(3) Pré-Operacional (Nível 3):

- (i). Pronúncia - a pronúncia, a ênfase, o ritmo e a entoação são influenciadas pela primeira língua ou pela variação regional e com frequência interferem com a facilidade de entendimento;
- (ii). Estrutura-as estruturas gramaticais básicas e os padrões de frases associados a situações previsíveis nem sempre são bem controlados. Os erros interferem frequentemente com o significado;
- (iii). Vocabulário - a variedade e exatidão do vocabulário são com frequência suficientes para comunicar sobre tópicos comuns, concretos e relativos ao trabalho, mas a variedade é limitada e a escolha de palavras é frequentemente inadequada. É com frequência incapaz de parafrasear com sucesso quando fica com falta de vocabulário;
- (iv). Fluência - produz trechos de linguagem, mas a fraseologia e o uso das pausas são com frequência inadequados. As hesitações ou a lentidão no processamento da linguagem podem impedir a comunicação eficaz. Os marcadores discursivos são por vezes distrativos;
- (v). Compreensão - a compreensão é com frequência exata nos tópicos comuns, concretos e relacionados com o trabalho quando o sotaque ou a variedade usada é suficientemente inteligível para uma comunidade internacional de utilizadores. Pode não conseguir compreender uma complicação linguística ou situacional ou uma viragem inesperada de acontecimentos;
- (vi). Interação - as respostas são por vezes imediatas, adequadas e informativas. Consegue iniciar e manter trocas com uma facilidade razoável nos tópicos familiares e em situações previsíveis.

veis. Inadequado de uma forma geral ao lidar com uma viragem inesperada de acontecimentos.

(4) Nível Operacional (Nível 4):

- (i). Pronúncia - a pronúncia, a ênfase, o ritmo e a entoação são influenciadas pela primeira língua ou pela variação regional, mas apenas às vezes interferem com a facilidade de entendimento;
- (ii). Estrutura-as estruturas gramaticais e exemplos de frases básicos são usados criativamente e geralmente encontram-se bem controlados. Podem ocorrer erros, particularmente em circunstâncias incomuns ou inesperadas, mas raramente interferem com o significado;
- (iii). Vocabulário-a variedade e exatidão do vocabulário são geralmente suficientes para comunicar eficazmente sobre tópicos comuns, concretos e relacionados com o trabalho. Consegue com frequência parafrasear com sucesso quando fica com falta de vocabulário em circunstâncias incomuns ou inesperadas;
- (iv). Fluência - produz trechos de linguagem a um ritmo adequado. Pode haver perda ocasional de fluência na transição do discurso ensaiado ou formulador para a interação espontânea, mas tal não impede uma comunicação eficaz. Pode fazer uso limitado dos marcadores ou conectores do discurso. Os marcadores discursivos não são distrativos;
- (v). Compreensão - a compreensão é na sua maioria exata nos tópicos comuns, concretos e relacionados com o trabalho quando o sotaque ou a variedade usada é suficientemente inteligível para uma comunidade internacional de utilizadores. Quando o falante é confrontado com uma complicação linguística ou situacional ou uma viragem inesperada dos acontecimentos, a compreensão pode tornar-se mais lenta ou necessitar de estratégias de esclarecimento;
- (vi). Interações - as respostas são geralmente imediatas, adequadas e informativas. Inicia e mantém trocas mesmo ao lidar com uma viragem inesperada dos acontecimentos. Lida adequadamente com mal-entendidos aparentes através da verificação, confirmação ou esclarecimento.

(5) Nível Avançado (Nível 5):

- (i). Pronúncia - a pronúncia, a ênfase, o ritmo e a entoação, embora influenciadas pela primeira língua ou pela variação regional, raramente interferem com a facilidade de entendimento;
- (ii). Estrutura - as estruturas gramaticais e padrões de frases básicos são bem controlados de forma consistente. São tentadas estruturas complexas mas com erros que por vezes interferem com o significado;
- (iii). Vocabulário - a variedade e exatidão do vocabulário são suficientes para comunicar eficazmente sobre tópicos comuns, concretos e relacionados com o trabalho. Consegue parafrasear de modo consistente e com sucesso. O vocabulário é por vezes idiomático;
- (iv). Fluência - capaz de falar com todo o detalhe com relativa facilidade sobre tópicos familiares, mas pode não variar o fluxo do discurso como meio estilístico. Consegue fazer uso dos marcadores ou conectores do discurso adequados;
- (v). Compreensão - a compreensão é exata nos tópicos comuns, concretos e relacionados com o trabalho quando o falante é confrontado com uma complicação linguística ou situacional ou uma viragem inesperada dos acontecimentos. É capaz de compreender uma grande diversidade de variantes linguísticas (dialecto e/ou sotaque) ou tons;
- (vi). Interações - as respostas são imediatas, adequadas e informativas. Gere a relação falante/ouvinte eficazmente.

(6) Nível Experto (Nível 6):

- (i). Pronúncia - a pronúncia, a ênfase, o ritmo e a entoação, embora possivelmente influenciadas pela primeira língua ou pela variação regional, quase nunca interferem com a facilidade de entendimento;
- (ii). Estrutura - ambas as estruturas gramaticais básicas e complexas e os padrões de frases são bem controlados de forma consistente;
- (iii). Vocabulário - a variedade e exatidão do vocabulário são suficientes para comunicar eficaz-

mente sobre uma grande variedade de tópicos familiares e não familiares. O vocabulário é idiomático, com cambiantes e sensível ao tom;

- (iv). Fluência - capaz de falar com todo o detalhe com um fluxo natural e sem esforço. Varia o fluxo do discurso para um efeito estilístico, por exemplo, para dar ênfase a um ponto. Usa os marcadores ou conectores do discurso adequados espontaneamente;
- (v). Compreensão - a compreensão é exata de modo consistente em quase todos os contextos e inclui a compreensão das subtilidades linguísticas e culturais;
- (vi). Interações - interage com facilidade em quase todas as situações. É sensível a sugestões verbais e não verbais, e responde de modo apropriado.



DIÁRIO DA REPÚBLICA

AVISO

A correspondência respeitante à publicação de anúncios no *Diário da República*, a sua assinatura ou falta de remessa, deve ser dirigida ao Centro de Informática e Reprografia do Ministério da Justiça, Assuntos Parlamentares e Direitos da Mulher – Telefone: 2225693 - Caixa Postal n.º 901 – E-mail: cir-reprografia