

Regulamento de Aviação Civil

CV-CAR 2.3

Licenciamento de controladores de tráfego aéreo e operadores de estação aeronáutica

de 19 de março de 2018

O artigo 37º da Convenção de Chicago obriga os Estados-membro a adotar na sua regulamentação nacional, com o maior grau possível de uniformidade, as normas e práticas recomendadas contidas nos Anexos Técnicos à Convenção.

Assim, a edição deste CV-CAR preconiza a adoção das emendas ao Anexo 1 à Convenção (emendas 173 e 174) no nosso ordenamento jurídico, tendo as mesmas emendas despoletado a necessidade de revisão do CV-CAR 2.1 referente ao licenciamento de tripulação de voo e de oficial de operações de voo, CV-CAR-2.2 e CV-CAR-2.3 referente ao licenciamento de controladores de tráfego aéreo e do CV-CAR 2.4 referente às disposições médicas para o licenciamento do pessoal.

Ainda, procedeu-se à revisão do CV-CAR 2.2 para a harmonização e uniformização das matérias que dele constam, na sequência de alterações ocorridas, por incorporação das emendas acima mencionadas.

Igualmente aproveitou-se a oportunidade para efetuar algumas correções que se afiguraram necessárias e ainda, inserir algumas matérias que, na prática, buscavam soluções no quadro legal.

Assim, no presente CV-CAR encontram-se estabelecidos os requisitos para a emissão, revalidação e renovação das licenças de controladores de tráfego aéreo, das qualificações e dos averbamentos associados.

Este CV-CAR estabelece ainda os requisitos para a emissão, revalidação e renovação das autorizações dos instrutores e designação dos examinadores, as condições em que as licenças, certificados qualificações, autorizações, designações são necessárias e os privilégios e limitações concedidos aos titulares das licenças, qualificações, autorizações, designações.

Finalmente, importa referir que o presente CV-CAR foi submetido à consulta pública, garantindo o direito à informação e o direito à participação da comunidade aeronáutica e do público em geral.

2.3.A DISPOSIÇÕES GERAIS

2.3.A.100 REGRAS BÁSICAS

2.3.A.105 Objeto

O presente CV-CAR determina:

- (1) Os requisitos para a emissão, revalidação e renovação das licenças dos controladores de tráfego aéreo e dos instruendos de controlo de tráfego aéreo, das qualificações e dos averbamentos associados;
- (2) Os requisitos para a emissão, revalidação e renovação das autorizações dos instrutores e designação dos examinadores;
- (3) As condições em que essas licenças, qualificações, autorizações, designações são necessárias; e
- (4) Os privilégios e limitações concedidos aos titulares dessas licenças, qualificações, autorizações, designações;
- (5) Os requisitos para a emissão, revalidação e renovação de licença de operador de estação aeronáutica.

2.3.A.110 Aplicabilidade

O presente CV-CAR é aplicável:

- (1) Aos controladores de tráfego aéreo, operadores de estação aeronáutica e aos instruendos de controlo de tráfego aéreo que exercem as suas funções no âmbito do disposto neste CV-CAR;
- (2) Às pessoas e organizações envolvidas no licenciamento, formação, exame, verificação e avaliação em conformidade com o presente CV-CAR.

2.3.A.115 Definições

Para efeitos do disposto no presente CV-CAR entende-se por:

- (1) «Avaliação»: uma apreciação das aptidões práticas para emissão da licença, qualificação e/ou averbamento(s) e sua revalidação e/ou renovação, incluindo a demonstração pela pessoa avaliada do comportamento e da aplicação prática dos conhecimentos e da sua compreensão;

- (2) «Competência», uma combinação de perícia, conhecimento e atitudes requeridos para realizar uma tarefa de acordo com uma norma prescrita;
- (3) «Curso» significa:
 - (i) Um programa de formação, incluindo os respetivos exames teóricos e práticos, para obtenção inicial ou renovação de habilitações ou para a qualificação de pessoal aeronáutico;
 - (ii) Um programa de formação, incluindo os respetivos exames teóricos e práticos, para cumprir determinados requisitos para a obtenção inicial ou renovação de habilitações ou para a qualificação de pessoal aeronáutico;
 - (iii) Um currículo de formação ou fase de um programa de formação para a qualificação de pessoal aeronáutico;
- (3) «Conversão», ação praticada por Cabo Verde ao emitir a sua própria licença na base de uma licença emitida por outro Estado Contratante para uso em aviões registados em Cabo Verde;
- (4) «Desempenho humano», capacidades e limitações humanas que têm um impacto na segurança e eficiência das operações aeronáuticas;
- (5) «Dispositivo de treino artificial», qualquer tipo de dispositivo pelo qual as condições operacionais são simuladas, incluindo simuladores e instrutores de tarefa parcial (PTT):
 - (i) Simulador, um dispositivo de treino artificial que apresenta as características importantes do ambiente operacional real e reproduz as condições operacionais pelo qual a pessoa em formação pode diretamente praticar tarefas em tempo real;
 - (ii) Instrutor de tarefa parcial (PTT), um dispositivo de treino artificial utilizado para ministrar formação de tarefas operacionais selecionadas e específicas sem requerer ao instruendo a prática de todas as tarefas que estão normalmente associadas ao completo ambiente operacional;
- (6) «Exame», uma prova formal que avalia os conhecimentos e a compreensão da pessoa;
- (7) «Formação no posto de trabalho», a fase da formação operacional no órgão de controlo durante a qual as rotinas e as aptidões profissionais adquiridas anteriormente são integradas na prática, sob a supervisão de um instrutor qualificado para ministrar formação no posto de trabalho, numa situação de tráfego real;
- (8) «Objetivo de desempenho», uma declaração clara e inequívoca do desempenho esperado da pessoa que recebe a formação, das condições para atingir esse nível de desempenho e das normas que a pessoa que recebe a formação deve cumprir;
- (9) «Organização de formação», uma organização certificada pela autoridade competente para oferecer um ou mais tipos de formação;
- (10) «Radiotelefonia», uma forma de radiocomunicação destinada principalmente à troca de informação oral;
- (11) «Renovação de uma licença, averbamento, autorização, designação», ato administrativo levado a cabo depois de uma licença, averbamento, autorização ou designação caducar que renova os privilégios da licença, averbamento, autorização ou designação por um período seguinte especificado, mediante a satisfação de requisitos estabelecidos;
- (12) «Revalidação de uma licença, averbamento, autorização, designação», ato administrativo levado a cabo dentro do período de validade de uma licença, averbamento, autorização ou designação que permite que o titular continue a exercer os privilégios de uma licença, averbamento, autorização ou designação por um período seguinte especificado, mediante a satisfação de requisitos estabelecidos;
- (13) «Teste de perícia», um teste de competência nas áreas operacionais para a manutenção e obtenção de uma licença, certificado, qualificação ou autorização que é conduzido com o candidato ou titular de uma licença, a responder a questões e a demonstrar conhecimentos práticos no posto de trabalho ou num dispositivo de treino aprovado, ou numa combinação destes.



2.3.A.120 Abreviaturas

No âmbito deste CV-CAR, as seguintes abreviaturas têm os seguintes significados:

- (1) AIP – Publicação de Informação Aeronáutica;
- (2) ATO – Organização de Formação Aprovada;
- (3) CTA – Controlador de Tráfego Aéreo;
- (4) NOTAM – Aviso aos aviadores;
- (5) OJT – Formação no posto de trabalho;
- (6) OJTI - Instrutor responsável pela formação no posto de trabalho;
- (7) RT – Radiotelegrafia;
- (8) STDI – Instrutor de dispositivo de treino artificial.

2.3.B REQUISITOS GERAIS

2.B.100 GENERALIDADES

2.3.B.105 Especificações para as licenças do pessoal

As licenças do pessoal, emitidas pela autoridade aeronáutica de acordo com este CV-CAR devem estar em conformidade com as seguintes especificações:

- (1) Conteúdo - o número do item mostrado é sempre impresso em associação com o título dos itens descritos nos parágrafos (2) e (3):
 - (i) Itens permanentes:
 - (A) I - Nome Cabo Verde (em negrito);
 - (B) II - Título da licença (em negrito acentuado);
 - (C) III - Número de série da licença composto de algarismos e/ou letras em algarismos arábicos e em escrita romana;
 - (D) IV - Nome completo do titular e data de nascimento;
 - (E) V - Endereço do titular;
 - (F) VI - Nacionalidade do titular;
 - (G) VII - Assinatura do titular;
 - (H) VIII - Autoridade aeronáutica e, se necessário, condições sob as quais a licença foi emitida;
 - (I) IX - Certificação da validade e autorização para os privilégios concedidos;
 - (J) X - Assinatura do oficial que emite a licença e a data de emissão;
 - (K) XI - Selo ou carimbo da autoridade aeronáutica;
 - (ii) Itens variáveis que podem aparecer numa parte separada ou destacável do formulário principal:
 - (A) XII - Qualificações tais como qualificação de controlo de aproximação por procedimentos, qualificação de controlo de aproximação por vigilância, qualificação de controlo radar de precisão para a aproximação, qualificação de controlo de área por procedimentos, qualificação de controlo de área por vigilância;
 - (B) XIII - Observações, ou seja, endossos especiais relativos a limitações e endossos para privilégios (incluindo endossos de proficiência linguística);
 - (C) XIV - Quaisquer outros detalhes exigidos pela autoridade aeronáutica;
- (2) Material - o papel ou outro material usado deve evitar ou mostrar prontamente qualquer alteração;
- (3) Língua - as licenças devem ser emitidas na língua portuguesa e devem incluir uma tradução em inglês;
- (4) Formato - a licença de controlador de tráfego aéreo é emitida conforme o modelo determinado pela autoridade aeronáutica.

2.3.B.110 Requisitos de atualização e manutenção de competência

- (a) O detentor de uma licença de controlador de tráfego aéreo não pode desempenhar quaisquer funções sob essa licença, exceto se:
 - (1) Tiver exercido durante pelo menos 3 (três) dos 6 (seis) meses anteriores, como controlador de tráfego aéreo no órgão de controlo, para o qual se pretende a qualificação ou nas posições de operação para as quais esteja qualificado;
 - (2) Tiver mostrado que satisfaz os requisitos para a licença e para a qualificação no respetivo órgão de controlo ou para operação em posições para as quais se tenha previamente qualificado; e
 - (3) Tiver sido submetido com sucesso, nos últimos 12 (doze) meses, a uma avaliação de competência por um examinador designado pela autoridade aeronáutica, no respetivo órgão de controlo ou para operação em posições para as quais se tenha previamente qualificado.
- (b) Para além de satisfazer todos os requisitos aplicáveis desta parte, um controlador de tráfego aéreo deve restabelecer a experiência recente, submetendo-se com sucesso a uma avaliação das suas funções, por um examinador de controlador de tráfego aéreo designado pela autoridade aeronáutica.
- (c) Os termos e as condições do restabelecimento dos privilégios referido no parágrafo anterior são objeto de tratamento em regulamentação posterior.

2.3.B.115 Exercício dos privilégios conferidos pelas licenças e incapacidade temporária

- (a) O exercício do privilégio conferido por uma licença depende do cumprimento dos requisitos de atualização e de manutenção de competência das qualificações, dos averbamentos e da validade do certificado médico.
- (b) Os titulares de licenças não devem exercer os privilégios conferidos pelas licenças se tiverem dúvidas sobre a sua capacidade para exercer os mesmos privilégios com segurança e, nesses casos, devem informar imediatamente o prestador de serviço de navegação aérea em questão sobre a sua incapacidade temporária para exercer os privilégios conferidos pela licença.
- (c) Os prestadores de serviços de navegação aérea podem declarar a incapacidade temporária do titular da licença caso se deparem com qualquer dúvida respeitante à capacidade do titular da licença para exercer com segurança os privilégios conferidos pela licença.
- (d) Os prestadores de serviços de navegação aérea devem elaborar e implementar procedimentos objetivos, transparentes e não discriminatórios que permitam aos titulares de licenças declarar a sua incapacidade temporária para exercer os privilégios conferidos pelas licenças em conformidade com o disposto no parágrafo (b), declarar a incapacidade temporária do titular da licença em conformidade com o disposto no parágrafo (c), gerir o impacto operacional dos casos de incapacidade temporária e informar a autoridade competente, conforme definido nesses procedimentos.
- (e) Os procedimentos a que se refere o parágrafo (d) devem ser incluídos no plano de competências do órgão de controlo, de acordo com o parágrafo (13) (a) da subsecção 2.3. C.410.

2.3.B.200 CONVERSÃO de licença estrangeira

2.3.B.205 Conversão de licenças por crédito no sistema de licenciamento de outro Estado Contratante

A autoridade aeronáutica pode converter uma licença de controlador de tráfego aéreo estrangeira atual e válida, desde que:

- (1) A licença seja emitida por outro Estado Contratante;
- (2) A autoridade aeronáutica esteja convencida que a licença foi emitida com base, pelo menos, neste CV-CAR; e
- (3) O candidato à conversão de uma licença de tráfego aéreo demonstre satisfatoriamente à autoridade aeronáutica os conhecimentos de legislação aeronáutica relevantes para a licença a ser convertida.



2 493000 009829

2.3.B.210 Pedido de Conversão

(a) O candidato à conversão deve apresentar à autoridade aeronáutica:

- (1) A licença estrangeira e o comprovativo da aceitação da licença através da apresentação do registo;
- (2) O certificado médico relevante para a licença a ser convertida, desde que o certificado médico estrangeiro cumpra com os requisitos do CV-CAR 2.4;
- (3) O comprovativo de proficiência linguística na língua usada na radiotelefonía em Cabo Verde e em Inglês como especificado na secção 2.3.B.300 ou deve demonstrar à autoridade aeronáutica a capacidade linguística como especificado na secção 2.3. B.300.

(b) A autoridade aeronáutica deve verificar a autenticidade da licença junto do Estado que emitiu a licença antes de efetuar a conversão da licença estrangeira.

2.3.B.300 PROFICIÊNCIA LINGUÍSTICA

2.3.B.305 Averbamento de proficiência linguística

(a) Os controladores de tráfego aéreo, os instrutores de controlador de tráfego aéreo e os operadores de estação aeronáutica devem demonstrar a capacidade para falar e entender a língua inglesa usada nas comunicações de radiotelefonía.

(b) O pessoal aeronáutico identificado no parágrafo (a) deve demonstrar a capacidade para falar e entender a língua inglesa usada nas comunicações de radiotelefonía pelo menos ao Nível Operacional (Nível 4).

(c) Para cumprir com os requisitos de proficiência linguística especificados no parágrafo (b), o candidato a uma licença ou o titular de uma licença deve demonstrar a conformidade com os descritores holísticos do parágrafo (d) e com o Nível Operacional (Nível 4) da Escala de Avaliação de Proficiência Linguística especificados na NI: 2.3. B.305 (c).

(d) Descritores holísticos - os falantes proficientes devem:

- (1) Comunicar com eficácia telefonicamente (telefone/radiotelefone), por mensagens 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 (designadamente, confirmar, ou esclarecer informação) num contexto geral ou relacionado com o trabalho;
- (4) Lidar com sucesso e com relativa facilidade os desafios linguísticos apresentados por uma complicação ou por uma mudança inesperada nos acontecimentos que ocorram dentro do contexto de uma situação de trabalho de rotina ou de uma tarefa de comunicação com a qual estes não estariam normalmente familiarizados; e
- (5) Usar um dialeto ou sotaque que seja inteligível para a comunidade aeronáutica.

(e) O pessoal aeronáutico identificado no parágrafo (a) não deve 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 desta regra.

2.3.B.310 Validade do averbamento de proficiência linguística

(a) A proficiência linguística do pessoal aeronáutico identificado na subsecção 2.B.205 deve ser formalmente avaliada 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 Perito (Nível 6) devem estar isentos da continuação da avaliação linguística.

(b) O método de avaliação da proficiência linguística deve ser determinado pela autoridade aeronáutica.

(c) A autoridade aeronáutica pode delegar a avaliação da proficiência linguística a um organismo de avaliação linguística que preste o serviço em nome da autoridade aeronáutica.

2.3.B.315 Avaliação da proficiência linguística

A proficiência linguística deve ser demonstrada através de um método de avaliação aprovado pela autoridade aeronáutica, que deve incluir:

- (1) O processo de avaliação;
- (2) A qualificação dos examinadores;
- (3) O processo de recurso.

2.3.B.320 Formação linguística

(a) Os prestadores de serviços de navegação aérea devem disponibilizar formação linguística para que o nível exigido de proficiência linguística dos controladores de tráfego aéreo seja mantido pelos:

- (1) Titulares de um averbamento de proficiência linguística a nível operacional (nível 4);
- (2) Titulares de licenças que não tenham a possibilidade de utilizar regularmente as suas aptidões, a fim de manterem as respetivas aptidões linguísticas.

(b) A formação linguística também pode ser disponibilizada sob a forma de formação contínua.

2.3.B.325 Examinadores de Proficiência Linguística

A autoridade aeronáutica emite as seguintes designações de um examinador de proficiência linguística:

- (1) Examinador linguístico de proficiência linguística; e
- (2) Examinador operacional de proficiência linguística.

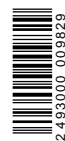
2.3.B.330 Examinador Linguístico de Proficiência Linguística – Privilégios e requisitos

(a) O candidato a examinador linguístico deve cumprir com os seguintes requisitos:

- (1) Idade - um candidato a examinador linguístico deve ter pelo menos 25 (vinte e cinco) anos de idade;
- (2) Elegibilidade Geral - um candidato a examinador linguístico deve:
 - (i) Ser licenciado em ensino de língua para a qual é pretendida a autoridade examinadora;
 - (ii) Possuir uma reputação que revele integridade e confiança na comunidade;
 - (iii) Possuir um bom registo como profissional de ensino de língua; e
 - (iv) Nunca ter sido suspenso como profissional de ensino de língua por falsificação ou fraude;

(3) Conhecimentos - o candidato a examinador linguístico deve:

- (i) Ter concluído satisfatoriamente uma formação de examinador de proficiência linguística;
- (ii) Ter bom conhecimento dos regulamentos e materiais de orientação relacionados com o exame de proficiência linguística;



- (iii) Ter conhecimentos sobre os princípios básicos da língua e ter consciência cognitiva sobre as funções da língua;
 - (iv) Ter conhecimentos sobre influências históricas da língua;
 - (v) Estar familiarizado com variedades de métodos de ensino, exames, técnicas do ensino da língua, princípios de desenvolvimento curricular e com as noções de estilo e motivação do aluno;
 - (vi) Ser capaz de relacionar a abordagem utilizada entre a teoria e aprendizagem da língua e ser capaz de desenvolver um programa de um curso da língua (objetivos do curso, currículo e atividades);
 - (vii) Estar familiarizado com a língua usada nas comunicações de radiotelefonia;
 - (viii) Ter bom conhecimento de informática na ótica de utilizador;
 - (ix) Estar familiarizado com os últimos resultados de uma pesquisa sobre aquisição da língua e teoria da aprendizagem da língua;
 - (x) Ter conhecimento sobre a aquisição da segunda língua, conhecer os fatores que influenciam a aquisição da segunda língua, bem como o papel da formação e exame para aquisição da segunda língua;
 - (xi) Completar com sucesso um seminário de padronização de examinador no prazo de um ano antes da designação;
- (4) Experiência - o candidato a examinador linguístico deve ter pelo menos 5 (cinco) anos de experiência em ensino da língua.

- (b) Manutenção da aceitação - após a designação, um examinador linguístico deve manter-se atualizado através de participação em formação periódica e em reunião ou seminário de padronização de examinadores realizados pela autoridade aeronáutica.
- (c) Privilégios - sujeito ao cumprimento com os requisitos especificados neste CV-CAR, os privilégios da designação do examinador são conduzir exame de proficiência linguística para emissão, revalidação, renovação de qualificação de proficiência linguística conforme listado na designação do examinador.
- (d) Validade - sujeito ao cumprimento com os requisitos especificados neste CV-CAR, o período de validade da designação de um examinador é de 3 (três) anos.
- (e) A revalidação ou renovação têm lugar à discricção da autoridade aeronáutica.
- (f) Um candidato à revalidação ou renovação da designação de examinador linguístico deve ter realizado pelo menos 5 (cinco) exames de proficiência linguística em cada ano dentro do período da validade da designação.
- (g) Um dos exames de proficiência realizados pelo examinador dentro do período de validade da designação deve ter sido observado por um inspetor da autoridade aeronáutica.

2.3.B.335 Examinador Operacional de Proficiência Linguística – Privilégios e requisitos

- (a) O candidato a examinador operacional deve cumprir com os seguintes requisitos:
 - (1) Idade - um candidato a examinador operacional deve ter pelo menos 25 (vinte e cinco) anos de idade;
 - (2) Elegibilidade Geral - um candidato a examinador operacional deve:
 - (i) Possuir uma licença de piloto comercial de avião ou helicóptero ou controlador de tráfego aéreo válida;
 - (ii) Possuir uma reputação que revele integridade e confiança na indústria e na comunidade;
 - (iii) Possuir um bom registo como profissional de aviação;
 - (iv) Nunca ter sido suspenso como profissional de aviação por falsificação ou fraude;

- (v) Ter pelo menos o nível 5 (cinco) da língua que requer a designação;
 - (vi) Ter bom registo em relação a incidentes e acidentes;
- (3) Conhecimentos - o candidato a examinador operacional deve:
- (i) Ter concluído satisfatoriamente uma formação de examinador de proficiência linguística;
 - (ii) Ter bom conhecimento dos regulamentos e materiais de orientação relacionados com o exame de proficiência linguística;
 - (iii) Completar com sucesso um seminário de padronização de examinador no prazo de um ano antes da designação;
 - (iv) Ter bom conhecimento de informática na ótica de utilizador;
- (4) Experiência - o candidato a examinador operacional deve ter pelo menos 5 (cinco) anos de experiência como piloto comercial ou controlador de tráfego aéreo.

- (b) Manutenção da aceitação - após a designação, um examinador operacional deve manter-se atualizado através de participação em formação periódica e em reunião ou seminário de padronização de examinadores realizados pela autoridade aeronáutica.
- (c) Privilégios - sujeito ao cumprimento com os requisitos especificados neste CV-CAR, os privilégios da designação do examinador são conduzir exame de proficiência linguística para emissão, revalidação e renovação de qualificação de proficiência linguística conforme listado no certificado de designação e carta de autoridade do examinador.
- (d) Validade - sujeito ao cumprimento com os requisitos especificados neste CV-CAR, o período de validade da designação de um examinador é de 3 (três) anos.
- (e) A revalidação ou renovação têm lugar à discricção da autoridade aeronáutica.
- (f) Um candidato à revalidação ou renovação da designação de examinador operacional deve ter realizado pelo menos 5 (cinco) exames de proficiência linguística em cada período de um ano dentro do período de validade da designação.
- (g) Um dos exames de proficiência realizados pelo examinador dentro do período de validade da designação deve ter sido observado por um inspetor da autoridade aeronáutica.

2.3.B.400 LIMITAÇÃO, SUSPENSÃO OU REVOGAÇÃO DE UMA LICENÇA, QUALIFICAÇÃO, AUTORIZAÇÃO, DESIGNAÇÃO

2.3.B.405 Limitação de licenças e qualificações

A autoridade aeronáutica pode impor limitações a licenças e qualificações quando detetar um problema suscetível de comprometer a segurança.

2.3.B.410 Casos em que ocorre a suspensão e revogação de licenças, qualificações, autorizações e designações

- (a) As licenças, qualificações, autorizações e designações podem ser objeto de suspensão ou revogação pela autoridade aeronáutica quando o titular da licença não cumprir os requisitos do presente CV-CAR.
- (b) A autoridade aeronáutica deve suspender ou revogar uma licença, qualificação, autorização ou designação, nomeadamente nos casos seguintes:
 - (1) Exercício dos privilégios da licença, quando o titular já não cumpre os requisitos aplicáveis do presente CV-CAR;
 - (2) Falsificação de provas documentais apresentadas para obtenção de uma licença de instruendo de controlo de tráfego aéreo ou de uma licença, qualificação, autorização e designação;
 - (3) Falsificação de registos de licenças;
 - (4) Exercício dos privilégios da licença, qualificações ou averbamentos sob a influência de substâncias psicoativas.



2 493000 009829

- (c) A autoridade aeronáutica pode ainda suspender a licença caso a incapacidade temporária, prevista na subsecção 2.3.B.115, não tenha cessado.
- (d) A autoridade aeronáutica deve também suspender ou revogar uma licença, qualificação, autorização ou designação após receção de um pedido escrito do titular da licença, autorização ou designação.
- (e) Com a emissão da licença de controlador de tráfego aéreo, a licença de instruendo de controlo de tráfego aéreo é objeto de revogação e deve ser devolvida à autoridade aeronáutica que emitiu a licença de controlador de tráfego aéreo.

2.3.B.415 Efeitos da limitação, suspensão ou de revogação

- (a) Em caso de limitação, suspensão ou de revogação da licença, qualificação, autorização, designação, conforme couber, o titular:
 - (1) É informado por escrito da decisão e do seu direito de recurso, nos termos legais;
 - (2) Não pode exercer os privilégios conferidos pela licença, qualificação, autorização ou designação;
 - (3) Informa imediatamente o prestador de serviço de navegação aéreaprestador de serviço de navegação aéreaprestador de serviço de navegação aérea que utiliza os seus serviços; e
 - (4) Devolve à autoridade aeronáutica todas as licenças, autorizações ou designações na sua posse que se apliquem à revogação no prazo de 8 (oito) dias após a data da receção da notificação por parte da autoridade aeronáutica.
- (b) Antes da decisão de suspensão ou revogação os interessados devem ser ouvidos.
- (c) Não obstante o previsto no parágrafo anterior, a autoridade aeronáutica pode, nos termos dos seus estatutos, determinar, a título preventivo, e com efeitos imediatos, mediante ordem escrita e fundamentada, a suspensão ou revogação de uma licença, qualificação, autorização ou designação nos seguintes casos:
 - (1) Durante a investigação de um incidente ou acidente de aeronave;
 - (2) Em casos de conduta errada, negligência ou descuido excessivo comprovados;
 - (3) Se o titular atuou em contradição com os seus privilégios;
 - (4) Durante a investigação de uma suspeita de violação dos regulamentos ou outros normativos aeronáuticos.

2.3.C LICENÇAS, QUALIFICAÇÕES E AVERBAMENTOS

2.3.C.100 LICENÇA DE INSTRUENDO DE CONTROLO DE TRÁFEGO AÉREO

2.3.C.105 Generalidades

A licença de instruendo 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 no posto de trabalho, em conformidade com as qualificações e averbamentos de qualificação constantes da respetiva licença, bem como a receber formação para averbamentos de qualificação.

2.3.C.110 Requisitos de elegibilidade

- (a) Os requerentes de uma licença de instruendo de controlo de tráfego aéreo devem:
 - (1) Ter completado 18 (dezoito) anos;
 - (2) Ter concluído com aproveitamento uma formação inicial numa organização de formação que cumpra os requisitos do CV-CAR 3 pertinentes para a qualificação e, se for caso disso, para o averbamento de qualificação, conforme previsto na subsecção 2.3.E.200;
 - (3) Possuir um certificado médico de Classe 3 válido;
 - (4) Ter demonstrado um nível adequado de proficiência linguística, de acordo com os requisitos previstos na subsecção 2.3. B.300.

- (b) A licença de instruendo de controlo de tráfego aéreo deve incluir os averbamentos linguísticos e, pelo menos, uma qualificação e, se for caso disso, um averbamento de qualificação.
- (c) O titular de uma licença de instruendo de controlo de tráfego aéreo que não tenha iniciado o exercício dos privilégios conferidos pela licença no prazo de 1 (um) ano a contar da sua data de emissão ou que tenha interrompido o exercício desses privilégios por período superior a 1 (um) ano só pode encetar ou prosseguir uma formação operacional no órgão de controlo nessa qualificação se, depois de avaliado na competência anterior pelo prestador de serviço de navegação aérea que esteja certificado para ministrar a formação inicial pertinente para essa qualificação e se concluir que continua a satisfazer os requisitos pertinentes para essa qualificação, e depois de cumpridos os requisitos de formação que eventualmente resultem dessa avaliação.

2.3.C.200 LICENÇA DE CONTROLADOR DE TRÁFEGO AÉREO

2.3.C.205 Requisitos de elegibilidade

- (a) O candidato a uma emissão de uma licença de controlador de tráfego aéreo deve:
 - (1) Ter pelo menos 21 (vinte e um) anos de idade;
 - (2) Cumprir com os requisitos em relação a conhecimentos, experiência, perícia, aptidão física e proficiência linguística conforme são especificados para essa licença ou qualificação.
- (b) Quando duas qualificações de controlador de tráfego aéreo são pretendidas simultaneamente, a autoridade aeronáutica deve determinar os requisitos aplicáveis com base nos requisitos para cada uma das qualificações.
- (c) Os requisitos referidos no parágrafo anterior não devem ser menos que os da qualificação mais exigente.

2.3.C.210 Requisitos de conhecimento

O candidato a uma licença de controlador de tráfego aéreo deve:

- (1) Receber um curso de formação aprovado por parte de um instrutor autorizado nas seguintes áreas de conhecimentos:
 - (i) Legislação aeronáutica - regras e regulamentos relevantes para o controlador de tráfego aéreo;
 - (ii) Equipamento de controlo de tráfego aéreo - princípios, uso e limitações do equipamento usado no controlo do tráfego aéreo;
 - (iii) Conhecimentos gerais - princípios do voo, princípios de operação e funcionamento de aeronaves, grupos motores e sistemas, desempenhos de aeronaves relevantes para as operações de controlo de tráfego aéreo;
 - (iv) Desempenho humano - desempenho humano relevante para o controlo do tráfego aéreo, incluindo princípios de gestão de ameaça e de erro;
 - (v) Língua - a língua ou línguas nacionalmente designadas para uso no controlo do tráfego aéreo e a aptidão para falar tal língua ou línguas sem sotaque ou dificuldade que afete de forma adversa a radiocomunicação;
 - (vi) Meteorologia - meteorologia aeronáutica, uso e apreciação de documentação e informação meteorológica, origem e características de fenómenos meteorológicos que afetam as operações de voo e a segurança, altimetria;
 - (vii) Navegação - princípios de navegação aérea, limitação e precisão dos sistemas de navegação, radio-ajudas e auxílios visuais;
 - (viii) Procedimentos operacionais - controlo do tráfego aéreo, comunicação, radiotelefonia e procedimentos de fraseologia (de rotina, fora da rotina e de emergência), uso da documentação aeronáutica relevante, práticas de segurança associadas ao voo;
- (2) Ter recebido um averbamento relativo ao teste de conhecimentos por parte do instrutor autorizado que:
 - (i) Conduziu a formação nas áreas de conhecimentos; e
 - (ii) Certificou que a pessoa está preparada para o teste de conhecimentos exigido;
- (3) Passar no teste de conhecimentos exigido.



2.C.215 Requisitos de experiência

- (a) O candidato deve ter completado um curso de formação aprovado, não menos que três meses de serviço satisfatório, envolvendo o controlo real do tráfego aéreo sob a supervisão de um controlador de tráfego aéreo adequadamente qualificado.
- (b) Os requisitos de experiência para as qualificações de controlador de tráfego aéreo especificados na subsecção 2.3.C.315 são considerados como parte da experiência especificada nesta subsecção.

2.C.220 Requisitos de aptidão física

- (a) O candidato a uma licença de controlador de tráfego aéreo deve possuir um certificado médico de Classe 3 válido.
- (b) Um instruendo de controlo de tráfego aéreo deve possuir um certificado médico de Classe 3 quando receber instrução num ambiente operacional.
- (c) A autoridade aeronáutica deve tomar as medidas apropriadas para assegurar que um instruendo de controlo de tráfego aéreo não constitua um perigo para a operação de navegação aérea.

2.C.225 Validade, revalidação e renovação da licença

- (a) A licença de controlador de tráfego aéreo está sujeita ao cumprimento dos requisitos especificados no presente CV-CAR, tendo o período de validade de 5 (cinco) anos.
- (b) Uma licença perde a validade quando um controlador deixa de exercer os privilégios das qualificações por um período de 6 (seis) meses.
- (c) Para efeitos do número anterior, uma licença permanece nula até a aptidão do controlador aéreo para exercer os privilégios de uma qualificação ter sido restabelecida.
- (d) Uma licença de CTA que não expirou pode ser revalidada por mais 5 (cinco) anos se o titular apresentar provas à autoridade aeronáutica do exercício dos privilégios da licença nos últimos 6 (seis) meses.
- (e) Caso a licença de CTA tenha expirado, o candidato deve receber uma formação de refrescamento aprovada pela autoridade aeronáutica e passar num teste de perícia de acordo com os requisitos estabelecidos em NI: 2.3.C.320.

2.3.C.300 QUALIFICAÇÕES

2.3.C.305 Qualificações de controlador de tráfego aéreo

- (a) As licenças devem incluir uma ou mais das seguintes qualificações, de modo a indicar o tipo de serviço que o titular pode prestar:
 - (1) Qualificação de controlo de aeródromo;
 - (2) Qualificação de controlo de aproximação por procedimentos;
 - (3) Qualificação de controlo de aproximação por vigilância;
 - (4) Qualificação de controlo de área por procedimentos; e
 - (5) Qualificação de controlo de área por vigilância.
- (b) O titular de uma qualificação que tenha interrompido o exercício dos privilégios associadas a essa qualificação nos 4 (quatro) ou mais anos consecutivos imediatamente anteriores só pode iniciar uma formação operacional no órgão de controlo nessa qualificação se, depois de avaliado na competência anterior pelo prestador de serviço que cumpre os requisitos do CV-CAR 3 e esteja certificada para ministrar a formação pertinente para essa qualificação, se concluir que continua a satisfazer as condições dessa qualificação, e depois de cumpridos os requisitos de formação que eventualmente resultem dessa avaliação.

2.3.C.310 Requisitos de conhecimentos

- (a) O candidato a uma qualificação de controlador de tráfego aéreo deve receber instrução de conhecimentos através de um curso de formação aprovado sobre as áreas de conhecimentos adequadas ao titular de uma qualificação de controlador de tráfego aéreo nas matérias especificadas na subsecção 2.3. E.205.

- (b) Um candidato a uma qualificação de controlador de tráfego aéreo deve:

- (1) Ter recebido um averbamento relativo ao teste de conhecimentos por parte do instrutor autorizado que:
 - (i) Conduziu a formação nas áreas de conhecimentos; e
 - (ii) Certifique que a pessoa está preparada para o teste de conhecimentos exigido;
- (2) Passar no teste de conhecimentos exigido.

2.3.C.315 Requisitos de experiência

O candidato a uma qualificação de controlador de tráfego aéreo deve ter:

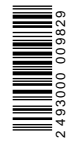
- (1) Completado satisfatoriamente um curso de formação aprovado;
- (2) Exercido, satisfatoriamente, sob a supervisão de um controlador de tráfego aéreo adequadamente qualificado:
 - (i) Qualificação de controlo de aeródromo - um serviço de controlo de aeródromo, por um período não inferior a 90 (noventa) horas ou 1 (um) mês, o que for maior, no órgão para o qual a qualificação é pretendida;
 - (ii) Qualificação de controlo de aproximação por procedimentos, de controlo de aproximação por vigilância, de controlo de área por procedimentos ou de controlo de área por vigilância - o serviço de controlo para o qual a qualificação é pretendida, por um período não inferior a 180 (cento e oitenta) horas ou 3 (três) meses, o que for maior, no órgão para o qual a qualificação é pretendida;
- (3) Se os privilégios da qualificação de controlo de aproximação por vigilância incluírem responsabilidades de aproximação por radar de vigilância, a experiência deve incluir não menos de 25 (vinte e cinco) aproximações de indicador de posição panorâmica sobre o equipamento de vigilância do tipo em uso no órgão para o qual a qualificação é pretendida e sob a supervisão de um controlador com qualificação de aproximação radar devidamente qualificado;
- (4) A experiência especificada sob o parágrafo (ii) (2) deve ter sido completada no período de 6 (seis) meses imediatamente antes da candidatura;
- (5) Quando o candidato já possuir uma qualificação de controlador de tráfego aéreo noutra categoria, ou a mesma qualificação para outro órgão, a autoridade aeronáutica deve determinar se o requisito de experiência no parágrafo (ii) (2) pode ser reduzido, e se for o caso, em que medida.

2.3.C.320 Requisitos de perícia

- (a) O candidato deve ter demonstrado através da aprovação no teste de perícia exigido, num nível adequado aos privilégios a serem concedidos, a capacidade, o discernimento e o desempenho exigidos para fornecer um serviço de controlo seguro, regular e expedito, incluindo o reconhecimento e gestão de perigos e erros.
- (b) Os requisitos de perícia encontram-se detalhados na NI: 2.3. C.320.

2.3.C.325 Privilégios

- (a) Sujeitos à conformidade com os requisitos especificados neste CV-CAR, os privilégios do titular de uma licença de controlador de tráfego aéreo com as seguintes qualificações aplicáveis são:
 - (1) Qualificação de controlo de aeródromo - fornecer ou supervisionar a provisão do serviço de controlo de aeródromo no aeródromo para o qual o titular da licença está qualificado;
 - (2) Qualificação de controlo de aproximação por procedimentos - fornecer ou supervisionar a provisão do serviço de controlo de aproximação no aeródromo ou aeródromos para os quais o titular da licença está qualificado, dentro do espaço aéreo ou parte do mesmo, sob a jurisdição do órgão que fornece o serviço de controlo de aproximação;



- (3) Qualificação de controlo de aproximação por vigilância - fornecer e ou supervisionar a provisão do serviço de controlo de aproximação com o uso de sistemas de vigilância ATS aplicáveis no aeródromo ou aeródromos para os quais o titular da licença está qualificado, dentro do espaço aéreo ou parte do mesmo, sob a jurisdição do órgão que fornece o serviço de controlo de aproximação;

Nota: Sujeitos à conformidade com as disposições no parágrafo (iii) (2) da subsecção 2.3.C.315, os privilégios devem incluir a provisão de aproximações por radar de vigilância.

- (4) Qualificação de controlo de área por procedimentos - fornecer ou supervisionar a provisão do serviço de controlo de área, dentro da área de controlo ou parte da mesma, para a qual o titular da licença está qualificado; e
- (5) Qualificação de controlo de área por vigilância - fornecer e ou supervisionar a provisão do serviço de controlo de área com o uso de um sistema ATS de vigilância, dentro da área de controlo ou parte da mesma, para a qual o titular da licença está qualificado.
- (b) Antes de exercer os privilégios indicados no parágrafo (a), o titular da licença deve estar familiarizado com toda a informação atual e pertinente.
- (c) Um titular de uma licença de controlador de tráfego aéreo não deve dar instrução num ambiente operacional a não ser que o titular da licença tenha recebido uma autorização adequada por parte da autoridade aeronáutica.

2.3.C.400 ÓRGÃO DE CONTROLO

2.3.C.405 Averbamentos de órgão de controlo

- (a) O averbamento de órgão de controlo autoriza o titular da licença a prestar serviços de controlo de tráfego aéreo numa posição operacional de trabalho sob a responsabilidade de um órgão de controlo de serviços de tráfego aéreo.
- (b) Os requerentes de um averbamento de órgão de controlo devem ter concluído com aproveitamento um curso para averbamento de órgão de controlo em conformidade com os requisitos estabelecidos na subsecção 2.3. E.300.
- (c) Os privilégios dos averbamentos de órgão de controlo são mantidos se forem cumpridos os requisitos estabelecidos na subsecção 2.3. B.110.
- (d) Se os requisitos de manutenção dos privilégios do averbamento de órgão de controlo não forem cumpridos, o titular da licença deve concluir com aproveitamento o curso para averbamento de órgão de controlo conforme estabelecido na subsecção 2.3.E.300 a fim de restabelecer os privilégios do averbamento.

2.3.C.410 Plano de competências do órgão de controlo

- (a) Os planos de competências do órgão de controlo devem ser estabelecidos pelo prestador de serviço de navegação aérea e aprovados pela autoridade aeronáutica, devendo conter, no mínimo, os seguintes elementos:
- (1) O período contínuo máximo em que os privilégios de um averbamento de órgão de controlo não são exercidos, não pode exceder o período correspondente a 90 (noventa) dias de calendário;
- (2) O número mínimo de horas de exercício dos privilégios do averbamento de órgão de controlo num período de tempo definido, que não deve ser superior a 12 (doze) meses, para efeitos do disposto na subsecção 2.3. B.110;
- (3) Os procedimentos aplicáveis nos casos em que o titular da licença não satisfaz os requisitos estabelecidos no parágrafo (2) e (3) (a);
- (4) Os processos para avaliar as competências, incluindo a avaliação dos módulos da formação de reciclagem, em conformidade com o parágrafo (b) da subsecção 2.3.E.410;
- (5) Os processos para o exame dos conhecimentos teóricos e da compreensão necessários para exercer os privilégios das qualificações e dos averbamentos;

- (6) Os processos para identificar os tópicos e subtópicos, objetivos e métodos de formação contínua;
- (7) A duração mínima e a frequência da formação de reciclagem;
- (8) Os processos para o exame dos conhecimentos teóricos ou a avaliação das aptidões práticas adquiridas durante a formação de conversão, incluindo a pontuação mínima para os exames;
- (9) Os processos em caso de reprovação num exame ou avaliação, incluindo os processos de recurso;
- (10) As qualificações, as funções e as responsabilidades dos formadores;
- (11) O procedimento para assegurar que os instrutores de formação prática têm experiência de técnicas de instrução ao nível dos procedimentos sobre os quais deve incidir a instrução, em conformidade com o parágrafo (3) (b) da subsecção 2.3.D.120 e o parágrafo (3) (c) da subsecção 2.3.D.135;
- (12) Os procedimentos para declaração e gestão de casos de incapacidade temporária para exercer os privilégios de uma licença, bem como para informação da autoridade aeronáutica em conformidade com o parágrafo (d) da subsecção 2.3.B.115;
- (13) A identificação dos registos específicos a manter relativos à formação contínua e às avaliações, em conformidade com o CV-CAR 3;
- (14) O processo e os motivos para a revisão e alteração do plano de competências do órgão de controlo e a sua apresentação à autoridade aeronáutica. O plano de competências do órgão de controlo deve ser revisto, pelo menos de 3 (três) em 3 (três) anos.

- (b) Para efeitos do cumprimento do requisito estabelecido no parágrafo (3) (a), os prestadores de serviços de navegação aérea devem manter registos das horas de trabalho de cada titular de licença que exerce os privilégios do seu averbamento de órgão de controlo nas posições operacionais de trabalho no órgão ATC (controlo de tráfego aéreo) e fornecer esses dados às autoridades aeronáuticas e aos titulares de licenças que os solicitem.
- (c) Ao estabelecer os procedimentos a que se refere a parágrafos (4) e (13) (a), os prestadores de serviços de navegação aérea devem garantir que sejam aplicados mecanismos para assegurar o tratamento justo dos titulares de licenças.

2.3.D INSTRUTORES E EXAMINADORES

2.3.D.100 REQUISITOS GERAIS APLICÁVEIS AO INSTRUTOR

2.3.D.105 Instrutor

- (a) Todos os candidatos às autorizações de instrutor devem, para além dos requisitos específicos contidos neste CV-CAR, receber e registar a formação por parte de uma organização de formação aprovada nos fundamentos da instrução e passar num teste de conhecimentos nas seguintes áreas de instrução:
- (1) Técnicas de instrução aplicadas;
- (2) Avaliação do desempenho do aluno nas matérias sobre as quais é ministrada a instrução teórica;
- (3) O processo de aprendizagem;
- (4) Elementos de ensino efetivo;
- (5) Avaliação e teste do aluno, filosofias de formação;
- (6) Desenvolvimento do programa de formação;
- (7) Planeamento de lições;
- (8) Técnicas de instrução em sala de aula;
- (9) Uso de instrumentos de formação, incluindo dispositivos de treino artificial conforme apropriado;
- (10) Análise e correção de erros dos alunos;
- (11) Desempenho humano relevante para fornecer um serviço de controlo seguro, regular e expedito; e
- (12) Princípios de gestão da ameaça e do erro.



(b) Os seguintes candidatos não necessitam de cumprir com o parágrafo (a) desta subsecção:

- (1) O titular de uma licença ou autorização de instrutor, emitida sob este CV-CAR que tenha já obtido aprovação no teste de conhecimentos nas áreas de instrução;
- (2) O titular de um certificado de professor atual emitido por uma autoridade nacional que autorize a pessoa a ensinar num nível de ensino secundário ou superior; ou
- (3) Uma pessoa que faça prova de um nível equivalente de experiência aceitável para a autoridade aeronáutica.

(c) A formação de instrutores práticos pode ser ministrada por organizações de formação ou pelo prestador de serviço de navegação aérea.

2.3.D.110 Instrutores de formação teórica

(a) A formação teórica só deve ser ministrada por instrutores devidamente qualificados.

(b) Um instrutor de formação teórica está devidamente qualificado, se:

- (1) For titular de uma licença de controlador de tráfego aéreo ou de uma qualificação profissional adequada para a matéria da formação a ministrar e tiver demonstrado à organização de formação que possui experiência e conhecimentos adequados;
- (2) Tiver demonstrado aptidões pedagógicas à organização de formação.

2.3.D.115 Instrutores de formação prática

A formação prática só deve ser ministrada por titulares de uma licença de controlador de tráfego aéreo com uma autorização OJTI ou uma autorização STDI.

2.3.D.120 Privilégios de instrutor responsável pela formação no posto de trabalho (OJTI)

(a) Os titulares de uma autorização de instrutor para a formação com tráfego real (avermamento OJTI) estão autorizados a supervisionar e ministrar formação prática nas posições operacionais de trabalho para as quais disponham de um averbamento de órgão de controlo válido, bem como nos dispositivos de treino artificial para os quais disponham de qualificações.

(b) Os titulares de uma autorização OJTI só devem exercer os privilégios do averbamento se:

- (1) Tiverem exercido o privilégio da qualificação objeto da instrução durante, pelo menos, 2 (dois) anos;
- (2) Tiverem exercido o privilégio do averbamento de órgão de controlo válido sobre o qual incide a instrução num período imediatamente anterior de, pelo menos, 6 (seis) meses;
- (3) Tiverem experiência pedagógica ao nível dos procedimentos sobre os quais deve incidir a instrução.

(c) A pedido do prestador de serviço de navegação aérea, a autoridade aeronáutica pode reduzir o prazo de 2 (dois) anos a que se refere o parágrafo (1) (b) para o mínimo de 1 (um) ano.

2.3.D.125 Pedido de autorização de instrutor responsável pela formação no posto de trabalho

(a) O requerente de uma autorização OJTI deve:

- (1) Ser titular de uma licença de controlador de tráfego aéreo com um averbamento de órgão de controlo válido;
- (2) Ter exercido os privilégios conferidas por uma licença de controlador de tráfego aéreo durante um período mínimo de 2 (dois) anos imediatamente anterior ao pedido;
- (3) No ano anterior ao pedido, ter concluído com aproveitamento um curso prático de técnicas de instrução durante o qual as aptidões pedagógicas e os conhecimentos necessários são transmitidos e adequadamente avaliados.

(b) A pedido do prestador de serviço de navegação aérea, a autoridade aeronáutica pode reduzir o prazo de 2 (dois) anos a que se refere o parágrafo (2) (a) para o mínimo de 1 (um) ano.

2.3.D.130 Emissão e validade da autorização de instrutor responsável pela formação no posto de trabalho

(a) A autorização OJTI é válida por um prazo de 3 (três) anos.

(b) A autorização OJTI pode ser revalidada através da conclusão com aproveitamento de uma formação de reciclagem em práticas pedagógicas durante o seu prazo de validade, desde que sejam satisfeitos os requisitos prescritos nos parágrafos (1) e (2) (a) da subsecção 2.3. D.125.

(c) Se a autorização OJTI tiver expirada, pode ser renovada através de:

- (1) Formação de reciclagem em práticas pedagógicas; e
- (2) Aprovação numa avaliação das competências de instrutor de formação prática, no ano anterior ao pedido de renovação, desde que sejam satisfeitos os requisitos prescritos nos parágrafos (1) e (2) (a) da subsecção 2.3.D.125.

(d) Para efeitos de primeira emissão, revalidação e renovação, o prazo de validade da autorização OJTI deve ter início o mais tardar 30 (trinta) dias a contar da data da conclusão com aproveitamento da avaliação.

(e) Caso os requisitos prescritos nos parágrafos (1) e (2) (a) da subsecção 2.3.D.125, não sejam satisfeitos, a autorização OJTI pode ser trocada por uma autorização de STDI, desde que sejam cumpridos os requisitos previstos nos parágrafos (b) e (c) da subsecção 2.3. D.150.

(f) A autorização OJTI deve obedecer os moldes determinados pela autoridade aeronáutica.

2.3.D.135 Autorização temporária de instrutor responsável pela formação no posto de trabalho

(a) Quando não for possível assegurar o cumprimento dos requisitos previstos no parágrafo (2) (b) da subsecção 2.3.D.120, a autoridade aeronáutica pode conceder uma autorização temporária de OJTI tomando por base uma análise de segurança apresentada pelo prestador de serviço de navegação aérea prestador de serviço de navegação aérea prestador de serviço de navegação aérea.

(b) A autorização temporária de OJTI a que se refere o parágrafo (a) pode ser emitida para titulares de uma autorização de OJTI válido emitido em conformidade com a subsecção 2.3. D.125.

(c) A autorização temporária de OJTI a que se refere o parágrafo (a) deve ser limitada à instrução necessária para cobrir situações excecionais e a sua validade não deve exceder 1 (um) ano ou o termo da autorização OJTI emitido em conformidade com a subsecção 2.3.D.125, se esta data for anterior.

2.3.D.140 Privilégios de instrutor de dispositivos de treino artificial (STDI)

(a) Os titulares de uma autorização STDI estão autorizados a ministrar formação prática em dispositivos de treino artificial:

- (1) Para as matérias de natureza prática durante a formação inicial;
- (2) Para a formação no órgão de controlo que não seja formação no posto de trabalho; e
- (3) Para a formação contínua.

(b) Sempre que ministrar pré-formação no posto de trabalho, o instrutor de dispositivos de treino artificial deve ser ou ter sido titular do averbamento de órgão de controlo adequado.

(c) Os titulares de um averbamento STDI só devem exercer os privilégios do averbamento se:

- (1) Tiverem, pelo menos, 2 (dois) anos de experiência na qualificação a que se destina a instrução;
- (2) Tiverem demonstrado conhecimento das práticas operacionais vigentes;
- (3) Tiverem prática de técnicas de instrução ao nível dos procedimentos sobre os quais deve incidir a instrução.



(d) Sem prejuízo do disposto no parágrafo (1) (c):

- (1) Para efeitos de formação de base, qualquer qualificação é adequada;
- (2) Para efeitos de formação de qualificação, pode ser oferecida formação para tarefas operacionais específicas e selecionadas por um STDI titular de uma qualificação pertinente para essas tarefas operacionais específicas e selecionadas.

2.3.D.145 Pedido de autorização de instrutor de dispositivos de treino artificial

O requerente de uma autorização STDI deve:

- (1) Ter exercido os privilégios conferidos por uma licença de controlador de tráfego aéreo em qualquer qualificação durante, pelo menos, 2 (dois) anos; e
- (2) No ano anterior ao pedido, ter concluído com aproveitamento um curso prático de técnicas de instrução durante o qual as aptidões pedagógicas e os conhecimentos necessários são transmitidos, com recurso a métodos teóricos e práticos, e adequadamente avaliados.

2.3.D.150 Emissão, revalidação, renovação e validade da autorização de instrutor de dispositivos de treino artificial

- (a) A autorização STDI é válida por um prazo de 3 (três) anos.
- (b) A autorização pode ser revalidada através da conclusão com aproveitamento de uma formação de reciclagem em práticas pedagógicas e em práticas operacionais vigentes durante o seu prazo de validade.
- (c) Se a autorização STDI expirar, pode ser renovada através de:
 - (1) Formação de reciclagem em práticas pedagógicas e em práticas operacionais vigentes; e
 - (2) Aprovação numa avaliação das competências do instrutor de formação prática no ano anterior ao pedido de renovação.
- (d) Para efeitos de emissão, revalidação e renovação, o prazo de validade da autorização OJTI deve ter início o mais tardar 30 (trinta) dias a contar da data da aprovação na avaliação.
- (e) A autorização STDI deve obedecer os moldes determinados pela autoridade aeronáutica.

2.3.D.200 EXAMINADORES

2.3.D.205 Privilégios de examinador

- (a) As avaliações devem ser efetuadas apenas por titulares de uma designação de examinador.
- (b) Os titulares de uma designação de examinador podem realizar as avaliações:
 - (1) Durante a formação inicial para a emissão de uma licença de instruendo de controlo de tráfego aéreo ou de uma nova qualificação ou de um novo averbamento de qualificação, se for caso disso;
 - (2) De competências anteriores para efeitos do disposto nos parágrafos (c) da subsecção 2.3.C.110 e na subsecção 2.3.B.210;
 - (3) De instruendos de controlo de tráfego aéreo para a emissão de um averbamento de órgão de controlo e de averbamentos de qualificação, se for caso disso;
 - (4) De controladores de tráfego aéreo para a emissão de um averbamento de órgão de controlo e de averbamentos de qualificação, se for caso disso;
 - (5) De candidatos a instrutores de formação prática ou de candidatos a examinadores quando for assegurada a conformidade com os requisitos previstos nos parágrafos (2) a (4) (d).

(c) Os titulares de uma designação de examinador só devem exercer os privilégios da mesma designação se:

- (1) Tiverem, pelo menos, 2 (dois) anos de experiência na qualificação e nos averbamentos de qualificação sobre os quais deve incidir a avaliação; e
- (2) Tiverem demonstrado conhecimento das práticas operacionais vigentes.

(d) Além dos requisitos estabelecidos no parágrafo (c), os titulares de uma designação de examinador só devem exercer os privilégios da designação:

- (1) Para avaliações conducentes à emissão de um averbamento de órgão de controlo, se também forem titulares do averbamento de órgão de controlo associado à avaliação durante um período imediatamente anterior de, pelo menos, 1 (um) ano;
- (2) Para avaliação das competências de um candidato à emissão, revalidação ou renovação de uma autorização STDI, se forem titulares deste averbamento ou da autorização OJTI e tiverem exercido os privilégios desse averbamento durante, pelo menos, 3 (três) anos;
- (3) Para avaliação das competências de um candidato à emissão, revalidação ou renovação de uma autorização de OJTI, se forem titulares deste averbamento e tiverem exercido os privilégios desse averbamento durante, pelo menos, 3 (três) anos;
- (4) Para avaliação das competências de um candidato à emissão, revalidação ou renovação de uma designação de examinador, se tiverem exercido os privilégios da designação de examinador durante, pelo menos, 3 (três) anos.

(e) Quando efetuar uma avaliação para efeitos da emissão de um averbamento de órgão de controlo e com vista a assegurar a supervisão do posto operacional de trabalho, o examinador deve igualmente ter tido experiência como instrutor ou garantir a presença de um tal instrutor que seja titular do averbamento de órgão de controlo válido associado à avaliação.

2.3.D.210 Interesses estabelecidos

Os examinadores não devem realizar avaliações sempre que a sua objetividade possa ser afetada.

2.3.D.215 Designação de examinador

Os requerentes de uma designação de examinador devem:

- (1) Ter exercido os privilégios conferidos por uma licença de controlador de tráfego aéreo durante, pelo menos, 2 (dois) anos; e
- (2) No ano anterior ao pedido, ter concluído com aproveitamento um curso de examinador durante o qual as aptidões e os conhecimentos necessários são transmitidos, com recurso a métodos teóricos e práticos e adequadamente avaliados.

2.3.D.220 Emissão e validade da designação de examinador

- (a) A designação de examinador é válida por um prazo de 3 (três) anos.
- (b) A designação de examinador deve ser revalidada através da conclusão com aproveitamento de uma formação de reciclagem em aptidões de avaliação e em práticas operacionais vigentes durante o seu prazo de validade.
- (c) Se a designação de examinador expirar, pode ser renovado através de:
 - (1) Formação de reciclagem em aptidões de avaliação e em práticas operacionais vigentes; e
 - (2) Aprovação numa avaliação de competências de examinador no ano anterior ao pedido de renovação.
- (d) Para efeitos de primeira emissão e revalidação, o prazo de validade da designação de examinador deve ter início o mais tardar 30 (trinta) dias a contar da data da conclusão com aproveitamento da avaliação.
- (e) A designação de examinador deve obedecer os moldes determinados pela autoridade aeronáutica



2.3.D.225 Designação temporária de examinador

- (a) Quando não for possível cumprir o requisito previsto no parágrafo (1) (d) da subsecção 2.3.D.205, a autoridade aeronáutica pode autorizar os titulares de uma designação de examinador emitido em conformidade com a subsecção 2.3.D.215 a efetuar as avaliações a que se refere os parágrafos (3) e (4) (b) da subsecção 2.3.D.205, a fim de cobrir situações excecionais ou garantir a independência da avaliação, desde que sejam cumpridos os requisitos estabelecidos nos parágrafos (b) e (c) desta subsecção.
- (b) A fim de cobrir situações excecionais, o titular da designação de examinador deve igualmente ser titular de um averbamento de órgão de controlo, com a correspondente qualificação, e, se for caso disso, de um averbamento de qualificação, relevante para a avaliação durante um período imediatamente anterior de, no mínimo, 1 (um) ano. A designação deve ser limitada às avaliações necessárias para cobrir situações excecionais e não deve exceder 1 (um) ano ou o termo da designação de examinador emitido em conformidade com a subsecção 2.3.D.215, se esta data for anterior.
- (c) A fim de garantir a independência da avaliação por motivos de carácter recorrente, o titular da designação de examinador deve igualmente ser titular de um averbamento de órgão de controlo, com a correspondente qualificação, e, se for caso disso, de um averbamento de qualificação, relevante para a avaliação durante um período imediatamente anterior de, no mínimo, um ano. O prazo de validade da designação é determinado pela autoridade aeronáutica, mas não deve exceder a validade da designação de examinador emitido em conformidade com a subsecção 2.3. D.215.
- (d) A fim de emitir uma designação temporária de examinador pelos motivos referidos nos parágrafos (b) e (c), a autoridade aeronáutica pode exigir que o prestador de serviços de navegação aéreo apresente uma análise de segurança.

2.3.E FORMAÇÃO DE CONTROLADORES DE TRÁFEGO AÉREO

2.3.E.100 REQUISITOS GERAIS

2.3.E.105 Objetivos da formação de controladores de tráfego aéreo

A formação de controladores de tráfego aéreo deve abranger o conjunto de cursos teóricos, exercícios práticos, incluindo simulação e formação no posto de trabalho, necessários à aquisição e manutenção de aptidões para prestar serviços de controlo de tráfego aéreo de um modo seguro, ordenado e expedito.

2.3. E.110 Tipos de formação de controladores de tráfego aéreo

- (a) A formação de controladores de tráfego aéreo consiste nos seguintes tipos:
- (1) Formação inicial conducente à emissão de uma licença de instruendo de controlo de tráfego aéreo ou de uma qualificação adicional e, se for caso disso, de um averbamento de qualificação, constituída por:
- (i) Formação de base - formação teórica e prática destinada à transmissão de conhecimentos fundamentais e aptidões práticas relacionados com procedimentos operacionais de base;
- (ii) Formação de qualificação - formação teórica e prática destinada à transmissão de conhecimentos e aptidões práticas relacionadas com uma qualificação específica e, se pertinente, um averbamento de qualificação;
- (2) Formação operacional no órgão de controlo conducente à emissão de uma licença de controlador de tráfego aéreo ou de um averbamento de qualificação, ou à emissão de um averbamento de órgão de controlo, sendo que inclui as seguintes fases:
- (i) Fase de formação de transição, destinada essencialmente à transmissão de conhecimentos e à compreensão de procedimentos operacionais específicos do local e aspetos específicos das tarefas;

- (ii) Fase de formação no posto de trabalho, que é a fase final da formação operacional no órgão de controlo durante a qual as rotinas e as aptidões profissionais adquiridas anteriormente são integradas na prática, sob a supervisão de um instrutor qualificado responsável pela formação no posto de trabalho, numa situação de tráfego real; e
- (iii) Além do disposto nos parágrafos (i) e (ii), para averbamentos de órgão de controlo que exijam o tratamento de situações de tráfego complexo e denso, é necessária uma fase prévia à formação no posto de trabalho com vista a reforçar as rotinas e as aptidões de qualificação adquiridas anteriormente e a preparar para situações de tráfego real que podem ocorrer nesse órgão de controlo;
- (3) Formação contínua, destinada a manter a validade dos averbamentos da licença, consistindo em:
- (i) Formação de reciclagem;
- (ii) Formação de conversão, se for caso disso.
- (b) Além dos tipos de formação a que se refere a parágrafo (a), os controladores de tráfego aéreo podem ainda realizar as seguintes formações:
- (1) Formação prática de instrutores conducente à emissão, revalidação ou renovação de uma autorização de instrutor responsável pela formação no posto de trabalho ou de instrutor de dispositivos de treino artificial;
- (2) Formação de examinadores conducente à emissão, revalidação ou renovação de uma designação de examinador.

2.3.E.200 REQUISITOS APLICÁVEIS À FORMAÇÃO INICIAL

2.3.E.205 Composição da formação inicial

- (a) A formação inicial destinada aos candidatos a uma licença de instruendo de controlo de tráfego aéreo ou à emissão de uma qualificação adicional ou, se for caso disso, de um averbamento de qualificação, deve consistir em:
- (1) Formação de base, que abrange todos os módulos, tópicos e subtópicos constantes da NI: 2.3.E.205 (a) (1); e
- (2) Formação de qualificação, que abrange os módulos, tópicos e subtópicos de, pelo menos, uma das seguintes qualificações:
- (i) Qualificação de controlo de aeródromo:
- (A) Disposição do aeródromo, características físicas e auxílios visuais;
- (B) Estrutura do espaço aéreo;
- (C) Regras aplicáveis, procedimentos e fonte de informação;
- (D) Instalações de navegação aérea;
- (E) Equipamento de controlo de tráfego aéreo e seu uso;
- (F) Terreno e marcas terrestres proeminentes;
- (G) Características do tráfego aéreo;
- (H) Fenómenos meteorológicos; e
- (I) Planos de busca e salvamento e de emergência;
- (ii) Qualificações de controlo de aproximação por procedimentos e de controlo de área por procedimentos:
- (A) Estrutura do espaço aéreo;
- (B) Regras aplicáveis, procedimentos e fonte de informação;
- (C) Instalações de navegação aérea;
- (D) Equipamento de controlo de tráfego aéreo e seu uso;



- (E) Terreno e marcas terrestres proeminentes;
- (F) Características do tráfego aéreo e fluxo de tráfego;
- (G) Fenómenos meteorológicos;
- (H) Planos de busca e salvamento e de emergência;

(iii) Qualificações de controlo de aproximação por vigilância, e de controlo de área por vigilância, sendo que o candidato deve cumprir com os requisitos especificados no parágrafo (2) na medida em que estes afetem a área de responsabilidade, e deve demonstrar um nível de conhecimentos adequado aos privilégios concedidos, em pelo menos as seguintes matérias adicionais:

- (A) Princípios, uso e limitações dos sistemas de vigilância ATS aplicáveis e equipamento associado; e
- (B) Procedimentos para a provisão dos serviços ATS de vigilância, conforme apropriado, incluindo procedimentos para assegurar a desobstrução do terreno.

- (b) A formação destinada a uma qualificação adicional deve consistir nos módulos, tópicos e subtópicos aplicáveis a, pelo menos, uma das qualificações previstas no parágrafo (2) (a).
- (c) A formação destinada à reativação de uma qualificação após uma avaliação negativa de competências anteriores, em conformidade com o parágrafo (b) da subsecção 2.3.C.305 deve ser adaptada em função do resultado dessa avaliação.
- (d) A formação destinada a um averbamento de qualificação não previsto no parágrafo (2)(a), deve consistir nos módulos, tópicos e subtópicos desenvolvidos pela organização de formação e aprovados como parte do curso de formação.
- (e) A formação de base ou de qualificação pode ser complementada com módulos, tópicos e subtópicos adicionais ou específicos do bloco funcional de espaço aéreo ou do contexto nacional.

2.3.E.210 Plano de formação inicial

- (a) A organização de formação deve estabelecer um plano de formação inicial, que deve ser aprovado pela autoridade aeronáutica.
- (b) O plano de formação referido no parágrafo anterior deve conter, pelo menos:
 - (1) A composição do curso de formação inicial ministrado em conformidade com a subsecção 2.3.E.205;
 - (2) A estrutura da formação inicial ministrada em conformidade com o parágrafo (b) da subsecção 2.3.E.215;
 - (3) O processo para a realização dos cursos de formação inicial;
 - (4) Os métodos de formação;
 - (5) A duração mínima e máxima dos cursos de formação inicial;
 - (6) No que respeita ao parágrafo (b) da subsecção 2.3.E.205, o processo para adaptar os cursos de formação inicial a fim de ter em devida conta a conclusão com aproveitamento de um curso de formação de base;
 - (7) Os processos de exame e avaliação em conformidade com as subsecções 2.3.E.220 e 2.3.E.230, bem como, os objetivos de desempenho em conformidade com as subsecções 2.3.E.225 e 2.3.E.235;
 - (8) As qualificações, as funções e as responsabilidades dos formadores;
 - (9) O processo para a conclusão antecipada da formação;
 - (10) O processo de recurso;
 - (11) A identificação dos registos específicos da formação inicial que devem ser conservados;
 - (12) O processo e os motivos para a revisão e alteração do plano de formação inicial e a sua apresentação à autoridade aeronáutica, sendo que o plano de formação inicial deve ser revisto, pelo menos de três em três anos.

2.3.E.215 Cursos de formação de base e de qualificação

- (a) A formação de base e a formação de qualificação devem ser ministradas em cursos separados ou integrados.
- (b) As organizações de formação devem elaborar e ministrar cursos de formação de base e de qualificação ou um curso de formação inicial integrado, os quais devem ser homologados pela autoridade aeronáutica.
- (c) Sempre que for ministrada formação inicial sob a forma de um curso integrado, deve ser estabelecida uma distinção clara entre os exames e as avaliações para efeitos de:
 - (1) Formação de base; e
 - (2) Para cada formação de qualificação.
- (d) A conclusão com aproveitamento da formação inicial ou da formação de qualificação para emissão de uma qualificação adicional deve ser comprovada por um certificado emitido pela organização de formação.
- (e) A conclusão com aproveitamento da formação de base deve ser comprovada por um certificado emitido pela organização de formação, a pedido do requerente.

2.3.E.220 Exames e avaliação da formação de base

- (a) Os cursos de formação de base devem incluir avaliações e exames teóricos.
- (b) É concedida aprovação num exame teórico aos candidatos que alcancem pelo menos 70 % da pontuação desse exame.
- (c) A avaliação dos objetivos de desempenho constantes da subsecção 2.3.E.225 deve ser realizada num dispositivo de treino artificial de tarefas parciais ou num simulador.
- (d) É concedida aprovação numa avaliação aos candidatos que demonstrem de forma consistente o nível de desempenho requerido na subsecção 2.3.E.225 e a conduta adequada para realizar operações seguras no serviço de controlo de tráfego aéreo.
- (e) O exame teórico e prático determinado por este CV-CAR são ministrados em horários e locais e por pessoas autorizadas ou designadas pela autoridade aeronáutica:
 - (1) O exame teórico é realizado por escrito ou em formato informático;
 - (2) Para além do exame teórico, os candidatos podem ser questionados oralmente durante o exame prático, conforme for adequado.
- (f) Um candidato a um exame teórico ou prático deve receber uma autorização exigida conforme especificado neste CV-CAR em relação à licença, qualificação ou autorização aplicáveis para mostrar que o candidato cumpriu com os requisitos de formação ou experiência para realizar o exame teórico ou prático.
- (g) Um candidato deve mostrar uma identificação adequada na forma de um documento de identificação válido, na altura da candidatura que contenha o seguinte em relação ao candidato:
 - (1) Fotografia;
 - (2) Assinatura;
 - (3) Data de nascimento, a qual mostre que o candidato cumpre ou deve cumprir com os requisitos de idade previsto neste CV-CAR para a licença pretendida antes da data de expiração do relatório do exame teórico; e
 - (4) Endereço de residência, se diferente do endereço para envio de correspondência do candidato.
- (h) Um candidato deve, antes de fazer o exame prático para uma licença, qualificação, certificado, designação ou autorização,



passar no exame teórico exigido dentro do período de 24 (vinte e quatro) meses do calendário antes do mês em que o candidato completa com sucesso o exame prático.

(i) A repetição do exame após reprovação ocorre nos seguintes casos:

(1) Um candidato a um exame teórico ou prático que reprove nesse exame pode voltar a candidatar-se para voltar a realizar o exame apenas depois de ter recebido:

(i) O treino necessário por parte de um instrutor autorizado, o qual tenha determinado que o candidato está apto para passar no exame; e

(ii) Uma autorização por parte de um instrutor autorizado que tenha ministrado ao candidato o treino adicional.

2.3.E.225 Objetivos de desempenho da formação de base

As avaliações devem incluir a apreciação dos objetivos de desempenho seguintes:

- (1) Verificação e utilização do equipamento do posto de trabalho;
- (2) Desenvolvimento e manutenção do conhecimento da situação através da monitorização do tráfego e da identificação das aeronaves, se for caso disso;
- (3) Monitorização e atualização da apresentação de dados de voo;
- (4) Manutenção de uma escuta contínua na frequência adequada;
- (5) Emissão de autorizações, instruções e informações adequadas para o tráfego;
- (6) Utilização da fraseologia aprovada;
- (7) Comunicação eficaz;
- (8) Aplicação da separação;
- (9) Aplicação da coordenação, consoante necessário;
- (10) Aplicação dos procedimentos previstos para o espaço aéreo simulado;
- (11) Detecção de potenciais conflitos entre aeronaves;
- (12) Priorização de medidas;
- (13) Seleção de métodos de separação adequados.

2.3.E.230 Exames e avaliação da formação de qualificação

- (a) Os cursos de formação de qualificação devem incluir avaliações e exames teóricos.
- (b) É concedida aprovação num exame teórico aos candidatos que alcancem pelo menos 70 % da pontuação desse exame.
- (c) As avaliações devem basear-se nos objetivos de desempenho da formação de qualificação descritos na subsecção 2.3. E.235.
- (d) As avaliações devem ser realizadas num simulador.
- (e) É concedida aprovação numa avaliação aos candidatos que demonstrem de forma consistente o nível de desempenho requerido na subsecção 2.3.E.235 e a conduta adequada para realizar operações seguras no serviço de controlo de tráfego aéreo.

2.3.E.235 Objetivos de desempenho da formação de qualificação

- (a) Os objetivos de desempenho da formação de qualificação e as tarefas correspondentes devem ser definidos para cada curso de formação de qualificação.
- (b) Os objetivos de desempenho da formação de qualificação devem exigir que o candidato:
 - (1) Demonstre capacidade para gerir os serviços de tráfego aéreo de um modo seguro, ordenado e expedito; e
 - (2) Lide com situações complexas e de grande densidade de tráfego.

(c) Além do disposto no parágrafo (b), os objetivos de desempenho da formação de qualificação em matéria de qualificação de controlo de aeródromo devem assegurar que os candidatos:

- (1) Gerem o volume de trabalho e prestam serviços de tráfego aéreo numa área de responsabilidade definida do aeródromo; e
- (2) Aplicam técnicas de controlo de aeródromo e procedimentos operacionais ao tráfego nos aeródromos.

(d) Além do disposto no parágrafo (b), os objetivos de desempenho da formação de qualificação em matéria de qualificação de controlo de aproximação por procedimentos devem assegurar que os candidatos:

- (1) Gerem o volume de trabalho e prestam serviços de tráfego aéreo numa área de responsabilidade definida do controlo de aproximação; e
- (2) Aplicam o controlo de aproximação convencional, as técnicas de planeamento e os procedimentos operacionais ao tráfego aéreo nas fases de chegada, espera e partida.

(e) Além do disposto no parágrafo (b), os objetivos de desempenho da formação de qualificação em matéria de qualificação de controlo de aproximação por vigilância devem assegurar que os candidatos:

- (1) Gerem o volume de trabalho e prestam serviços de tráfego aéreo numa área de responsabilidade definida do controlo de aproximação; e
- (2) Aplicam o controlo de aproximação de vigilância, as técnicas de planeamento e os procedimentos operacionais ao tráfego aéreo nas fases de chegada, espera e partida.

(f) Além do disposto no parágrafo (b), os objetivos de desempenho da formação de qualificação em matéria de qualificação de controlo de área por procedimentos devem assegurar que os candidatos:

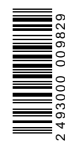
- (1) Gerem o volume de trabalho e prestam serviços de tráfego aéreo numa área de responsabilidade definida do controlo regional; e
- (2) Aplicam o controlo regional convencional, as técnicas de planeamento e os procedimentos operacionais ao tráfego regional.

(g) Além do disposto no parágrafo (b), os objetivos de desempenho da formação de qualificação em matéria de qualificação de controlo de área por vigilância devem assegurar que os candidatos:

- (1) Gerem o volume de trabalho e prestam serviços de tráfego aéreo numa área de responsabilidade definida do controlo regional; e
- (2) Aplicam o controlo regional de vigilância, as técnicas de planeamento e os procedimentos operacionais ao tráfego regional.

2.3.E.240 Crédito à formação e avaliação noutro Estado Contratante

- (a) A autoridade aeronáutica pode dar crédito ao sistema de formação e ou avaliação administrado por um outro Estado Contratante para o seu próprio requisito de avaliação escrita ou de prática para as licenças, autorizações e designações de controlador de tráfego aéreo.
- (b) O candidato deve candidatar-se e receber uma aprovação por escrito por parte da autoridade aeronáutica antes de fazer a formação ou ser avaliado num sistema administrado por outro Estado Contratante.
- (c) Para efeitos do parágrafo anterior, a autoridade aeronáutica deve averiguar o seguinte:
 - (1) A organização de formação esteja aprovada pelo outro Estado Contratante para conduzir a formação requerida;
 - (2) Os requisitos e o sistema de licenciamento do outro Estado Contratante sejam, pelo menos, similares aos requisitos estabelecidos no presente CV-CAR e nos demais regulamentos aplicáveis.



2.3.E.300 REQUISITOS APLICÁVEIS À FORMAÇÃO OPERACIONAL NO ÓRGÃO DE CONTROLO

2.3.E.305 Composição da formação operacional no órgão de controlo

- (a) A formação operacional no órgão de controlo consiste em cursos de formação para cada averbamento de órgão de controlo estabelecido no órgão ATC, conforme definido no plano de formação correspondente.
- (b) Os cursos para averbamento de órgão de controlo devem ser elaborados e ministrados pelo prestador de serviço de navegação aérea em conformidade com a subsecção 2.3.E.320 e homologados pela autoridade aeronáutica.
- (c) A formação operacional no órgão de controlo deve incluir:
 - (1) Procedimentos operacionais;
 - (2) Aspetos específicos das tarefas;
 - (3) Situações anómalas e de emergência; e
 - (4) Fatores humanos.

2.3.E.310 Pré-requisitos da formação operacional no órgão de controlo

A formação operacional no órgão de controlo só pode ser iniciada por titulares de:

- (1) Uma licença de instruendo de controlo de tráfego aéreo com a qualificação adequada e, se for caso disso, um averbamento de qualificação; ou
- (2) Uma licença de controlador de tráfego aéreo com a qualificação adequada e, se for caso disso, um averbamento de qualificação, desde que sejam satisfeitos os requisitos estabelecidos na subsecção 2.3.C.105, e o parágrafo (b) da subsecção 2.3. B.305.

2.3.E.315 Plano de formação operacional no órgão de controlo

- (a) O prestador de serviço de navegação aérea deve estabelecer um plano de formação operacional no órgão de controlo para cada órgão ATC, que deve ser aprovado pela autoridade aeronáutica.
- (b) O plano de formação operacional no órgão de controlo deve conter, no mínimo:
 - (1) As qualificações e os averbamentos sobre os quais incide a formação;
 - (2) A estrutura da formação operacional no órgão de controlo;
 - (3) A lista dos cursos para averbamento de órgão de controlo, em conformidade com a subsecção 2.3.E.320;
 - (4) O processo para a realização de um curso para averbamento de órgão de controlo;
 - (5) Os métodos de formação;
 - (6) A duração mínima dos cursos para averbamento de órgão de controlo;
 - (7) O processo para a adaptação dos cursos para averbamento de órgão de controlo, a fim de ter em devida conta as qualificações ou os averbamentos de qualificação obtidos e a experiência dos candidatos, se relevante;
 - (8) Os processos para demonstrar os conhecimentos teóricos e a compreensão em conformidade com a subsecção 2.3.E.325, nomeadamente o número, a frequência e o tipo de exames, bem como a pontuação mínima para os exames, a qual deve corresponder, no mínimo, a 70 % da pontuação desses exames;
 - (9) Os processos de avaliação em conformidade com a subsecção 2.3.E.330, incluindo o número e a frequência das avaliações;
 - (10) As qualificações, as funções e as responsabilidades dos formadores;

- (11) O processo para a conclusão antecipada da formação;
- (12) O processo de recurso;
- (13) A identificação dos registos específicos da formação operacional no órgão de controlo que devem ser conservados;
- (14) Uma lista das situações anómalas e de emergência específicas de cada averbamento de órgão de controlo;
- (15) O processo e os motivos para a revisão e alteração do plano de formação operacional no órgão de controlo e a sua apresentação à autoridade aeronáutica, sendo que o plano de formação operacional no órgão de controlo deve ser revisto, pelo menos de 3 (três) em 3 (três) anos.

2.3.E.320 Curso para averbamento de órgão de controlo

- (a) Um curso para averbamento de órgão de controlo é a combinação das fases relevantes da formação operacional no órgão de controlo para a emissão ou renovação de um averbamento de órgão de controlo na licença.
- (b) Cada curso deve incluir:
 - (1) Uma fase de formação de transição;
 - (2) Uma fase de formação no posto de trabalho.
- (c) Se necessário, deve ser incluída uma fase prévia à formação no posto de trabalho, em conformidade com o parágrafo (2) (a) da subsecção 2.3.E.110.
- (d) As fases da formação operacional no órgão de controlo a que se refere o parágrafo (a) devem decorrer separadamente ou de forma integrada.
- (e) Os cursos para averbamento de órgão de controlo devem definir o programa e os objetivos de desempenho em conformidade com o parágrafo (c) da subsecção 2.3.E.305 e ser ministrados de acordo com o plano de formação operacional no órgão de controlo.
- (f) Os cursos para averbamento de órgão de controlo que incluam formação para averbamentos de qualificação em conformidade com a subsecção 2.3.E.205 devem ser complementados com formação adicional que possibilite a aquisição das aptidões de averbamento de qualificação em causa.
- (g) A formação destinada a um averbamento de qualificação não previsto na subsecção 2.3.E.205, deve consistir nos módulos, objetivos temáticos, tópicos e subtópicos elaborados pela organização de formação e aprovados como parte do curso de formação.
- (h) Os cursos para averbamento de órgão de controlo realizados após uma troca de licenças devem ser adaptados para incluírem elementos da formação inicial específicos do bloco funcional de espaço aéreo ou do contexto nacional.

2.3.E.325 Demonstração dos conhecimentos teóricos e da compreensão

Os conhecimentos teóricos e a compreensão devem ser demonstrados através de exames.

2.3.E.330 Avaliações durante os cursos para averbamento de órgão de controlo

- (a) A avaliação do candidato deve ser realizada no ambiente operacional em condições operacionais normais, pelo menos uma vez no final da formação no posto de trabalho.
- (b) Quando o curso para averbamento de órgão de controlo contém uma fase prévia à formação no posto de trabalho, as aptidões do candidato devem ser avaliadas num dispositivo de treino artificial pelo menos no final desta fase.
- (c) Sem prejuízo do disposto no parágrafo (a), é possível utilizar um dispositivo de treino artificial durante uma avaliação para averbamento de órgão de controlo para demonstrar a aplicação dos procedimentos abordados na formação e não encontrados no ambiente operacional durante a avaliação.



2.E.400 REQUISITOS APLICÁVEIS À FORMAÇÃO CONTÍNUA

2.3.E.405 Formação contínua

A formação contínua consiste em cursos de formação de reciclagem e de conversão e deve ser ministrada de acordo com os requisitos previstos no plano de competências do órgão de controlo, em conformidade com a subsecção 2.3. C.405.

2.3.E.410 Formação de reciclagem

- (a) Os cursos de formação de reciclagem devem ser elaborados e ministrados por organizações de formação ou pelo prestador de serviço de navegação aérea e homologados pela autoridade aeronáutica.
- (b) A formação de reciclagem deve ser concebida para rever, reforçar ou melhorar os conhecimentos e as aptidões dos controladores de tráfego aéreo de modo a assegurar um fluxo seguro, ordenado e expedito de tráfego aéreo e deve incluir, pelo menos:
 - (1) Formação sobre práticas e procedimentos normalizados, utilizando fraseologia aprovada e uma comunicação eficaz;
 - (2) Formação sobre situações anómalas e de emergência, utilizando fraseologia aprovada e uma comunicação eficaz; e
 - (3) Formação sobre fatores humanos.
- (c) Deve ser definido um programa para o curso de formação de reciclagem e, caso exista um módulo para reciclagem das aptidões dos controladores de tráfego aéreo, devem também ser estabelecidos objetivos de desempenho.

2.3.E.415 Formação de conversão

- (a) Os cursos de formação de conversão devem ser elaborados e ministrados por organizações de formação ou pelo prestador de serviço de navegação aérea e homologados pela autoridade aeronáutica.
- (b) A formação de conversão deve ser concebida de forma a proporcionar os conhecimentos e aptidões adequados para uma alteração do ambiente operacional e ser ministrada por organizações de formação ou pelo prestador de serviço de navegação aérea sempre que a avaliação de segurança da alteração apontar para a necessidade dessa formação.
- (c) Os cursos de formação de conversão devem incluir a determinação:
 - (1) Do método de formação adequado para o curso e a duração do mesmo, tendo em conta a natureza e o âmbito da alteração; e
 - (2) Dos métodos de exame ou avaliação da formação de conversão.
- (d) A formação de conversão deve ser ministrada antes dos controladores de tráfego aéreo exercerem os privilégios conferidos pela respetiva licença no ambiente operacional alterado.

2.3.E.500 FORMAÇÃO DE INSTRUTORES E EXAMINADORES

2.3.E.505 Formação de instrutores práticos

- (a) A formação de instrutores práticos deve ser elaborada e ministrada por organizações de formação ou pelo prestador de serviço de navegação aérea e consistir:
 - (1) Num curso prático de técnicas de instrução para instrutores responsáveis pela formação no posto de trabalho ou instrutores de dispositivos de treino artificial, incluindo uma avaliação;
 - (2) Num curso de formação de reciclagem em práticas pedagógicas;
 - (3) Em métodos para avaliar as competências dos instrutores práticos.
- (b) Os cursos de formação e os métodos de avaliação a que se refere o parágrafo (a) devem ser homologados pela autoridade aeronáutica.

2.3.E.510 Formação de examinadores

- (a) A formação de examinadores deve ser elaborada e ministrada por organizações de formação e consistir:
 - (1) Num curso de formação de examinadores incluindo um exame;
 - (2) Num curso de formação de reciclagem sobre aptidões de avaliação;
 - (3) Em métodos para avaliar a competência dos examinadores.
- (b) Os cursos de formação e os métodos de avaliação a que se refere o parágrafo (a) devem ser homologados pela autoridade aeronáutica.

2.3.F OPERADOR DE ESTAÇÃO AERONÁUTICA E PESSOAL DE METEOROLOGIA AERONÁUTICA

2.3.F.100 LICENÇA DE OPERADOR DE ESTAÇÃO AERONÁUTICA

2.3.F.105 Requisitos gerais

- (a) Um candidato deve, antes de lhe ser emitida uma licença de operador de estação aeronáutica, cumprir com os requisitos em relação à idade, conhecimentos, experiência, perícia, aptidão física e proficiência linguística conforme são especificados para essa licença.
- (b) Um candidato deve para a renovação de uma licença, qualificação ou autorização cumprir com os requisitos conforme são especificados para essa licença.
- (c) Os indivíduos sem licença podem exercer funções como operadores de estação aeronáutica desde que a autoridade aeronáutica esteja satisfeita com a forma como estes cumprem os mesmos requisitos.

2.3.F.110 Requisitos de elegibilidade

- (a) O candidato a uma licença de operador de estação aeronáutica não deve ter menos de 18 (dezoito) anos de idade.
- (b) O candidato a uma licença de operador de estação aeronáutica deve cumprir com os requisitos em relação a conhecimentos, experiência, perícia, aptidão física e proficiência linguística conforme são especificados para essa licença ou qualificação.

2.3.F.115 Conhecimentos

O candidato a uma licença de operador de estação aeronáutica deve receber e registar treino de terra por parte de um instrutor autorizado nas seguintes matérias adequadas aos privilégios de um operador de estação aeronáutica:

- (1) Conhecimentos Gerais - serviços de tráfego aéreo prestados em Cabo Verde;
- (2) Língua - a língua ou línguas nacionalmente designadas para uso nas comunicações ar-terra e a aptidão para falar tal língua ou línguas sem sotaque ou dificuldade que afete de forma adversa a radiocomunicação;
- (3) Procedimentos operacionais - procedimentos de comunicação, fraseologia, rede de telecomunicações;
- (4) Regras e regulamentos - regras e regulamentos aplicáveis ao operador de estação aeronáutica;
- (5) Equipamento de telecomunicações - princípios, uso e limitações do equipamento de telecomunicações numa estação aeronáutica.

2.3.F.120 Avaliação de conhecimentos

Um candidato a uma licença de operador de estação aeronáutica deve:

- (1) Ter recebido um averbamento relativo ao teste de conhecimentos por parte do instrutor autorizado que:
 - (i) Conduziu a formação nas áreas de conhecimentos;
 - (ii) Certifique que a pessoa está preparada para o teste de conhecimentos exigido;
- (2) Passar no teste de conhecimentos exigido.



2.3.F.125 Experiência

O candidato a uma licença de operador de estação aeronáutica deve ter:

- (1) Completado satisfatoriamente um curso de formação aprovado no período de 12 (doze) meses imediatamente anterior à candidatura, e ter estado ao serviço, de forma satisfatória, sob a supervisão de um operador de estação aeronáutica qualificado durante não menos de 2 (dois) meses; ou
- (2) Ter estado ao serviço, de modo satisfatório, sob a supervisão de um operador de estação aeronáutica qualificado durante não menos de 6 (seis) meses durante o período de 12 (doze) meses imediatamente anterior à candidatura.

2.3.F.130 Perícia

O candidato a uma licença de operador de estação aeronáutica deve demonstrar, ou ter demonstrado, competência no seguinte:

- (1) Operar o equipamento de telecomunicações em uso; e
- (2) Transmitir e receber mensagens de radiotelefonia com eficiência e precisão.

2.3.F.135 Privilégios

- (a) Sujeito ao cumprimento com os requisitos especificados neste CV-CAR, os privilégios do titular de uma licença de operador de estação aeronáutica é atuar como um operador numa estação aeronáutica.
- (b) Antes de exercer os privilégios da licença, o titular deve estar familiarizado com toda a informação atual e pertinente respeitante aos tipos de equipamento e procedimentos operacionais usados na estação aeronáutica.

2.3.F.140 Validade, revalidação e renovação

- (a) O período de validade da licença é de 5 anos.
- (b) Uma licença perde a validade quando um operador de estação aeronáutica deixar de exercer os privilégios da licença por um período de 6 (seis) meses.
- (c) Uma licença permanece nula até a aptidão do operador de estação aeronáutica para exercer os privilégios da licença ter sido restabelecida.
- (d) Uma licença de operador de estação aeronáutica que não expirou pode ser revalidada por mais cinco anos se o titular apresentar provas à autoridade aeronáutica que tenha exercido os privilégios da licença nos últimos 6 (seis) meses.
- (e) Se uma licença de operador de estação aeronáutica expirou, o candidato deve receber uma formação de refrescamento aprovada pela autoridade aeronáutica.

2.3.F.200 PESSOAL DE METEOROLOGIA AERONÁUTICA

2.3.F.205 Generalidades

O prestador dos serviços de meteorologia aeronáutica deve empregar pessoal devidamente qualificado para garantir a prestação dos serviços de meteorologia aeronáutica de forma segura, eficiente, contínua e sustentável.

2.3.F.210 Requisitos de elegibilidade

Os requisitos de formação e qualificações para todo o pessoal de meteorologia aeronáutica são da responsabilidade da Organização Meteorológica Mundial (WMO) de acordo com os Acordos para o Trabalho entre a Organização da Aviação Civil Internacional e a WMO (Doc. 7475). Os requisitos podem ser encontrados no Documento 1083 da WMO – Manual de aplicação de normas para a educação e formação profissional do pessoal em meteorologia e hidrologia, Volume I - Meteorologia.

2.3.G DISPOSIÇÕES REVOGATÓRIAS E FINAIS

2.3.G.100 REVOGAÇÃO E ENTRADA EM VIGOR

2.3.G.105 REVOGAÇÃO

É revogada 1ª edição do CV – CAR 2.3, publicada a 6 de agosto de 2015.

2.3.G.110 ENTRADA EM VIGOR

O presente CV-CAR entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

O Conselho de Administração da Agência de Aviação Civil, na Praia, aos 27 de fevereiro de 2018. — O Presidente, *João dos Reis Monteiro*.

NI – Norma de Implementação

NI: 2.3.C.320 Requisitos de perícia

Os requisitos de teste de perícia para a licença de controlador de tráfego aéreo devem incluir pelo menos as seguintes áreas de operação com competências de fatores humanos aplicadas e evidentes em todas as tarefas:

- (1) Operações no órgão de controlo, incluindo os conhecimentos e desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:
 - (i) Clima;
 - (ii) Carga de trabalho;
 - (iii) Complexidade;
 - (iv) Objetivo;
 - (v) Rota;
 - (vi) Atuação.
- (2) Procedimentos de separação:
 - (i) Separação;
 - (ii) Alertas de segurança.
- (3) Coordenação:
 - (i) Transferências /saída nos pontos;
 - (ii) Coordenação.
- (4) Julgamento e controlo do tráfego:
 - (i) Bom juízo de controlo;
 - (ii) Prioridades;
 - (iii) Controlo positivo;
 - (iv) Fluxo de tráfego;
- (5) Métodos e procedimentos:
 - (i) Identificação das aeronaves;
 - (ii) Preenchimento de fitas;
 - (iii) Autorizações;
 - (iv) LOA, Acordos;
 - (v) Serviços adicionais;
 - (vi) Recuperação de falhas de equipamentos de emergência;
 - (vii) Digitalização do ambiente de controlo;
 - (viii) Ritmo dos trabalhos.
- (6) Equipamento:
 - (i) Status dos equipamentos;
 - (ii) Capacidades dos equipamentos.
- (7) Comunicação:
 - (i) Comunicação efetiva;
 - (ii) Comunicação clara e concisa;
 - (iii) Uso da fraseologia prescrita;
 - (iv) Usar apenas as transmissões necessárias;
 - (v) Método de comunicação apropriado.
 - (vi) Transferência de responsabilidade da posição de um CTA a outro.



NI: 2.3.E.205 (a) (1) Formação de base

(a) MÓDULO 1: INTRODUÇÃO AO CURSO:

(1) TÓPICO 1 — GESTÃO DO CURSO:

- (i) Subtópico 1.1 — Introdução ao curso;
- (ii) Subtópico 1.2 — Administração do curso;
- (iii) Subtópico 1.3 — Material de estudo e documentação de formação;

(2) TÓPICO 2 — INTRODUÇÃO AO CURSO DE FORMAÇÃO ATC:

- (i) Subtópico 2.1 — Conteúdo e organização do curso;
- (ii) Subtópico 2.2 — Espírito da formação;
- (iii) Subtópico 2.3 — Processo de avaliação;

(3) TÓPICO 3 — INTRODUÇÃO AO FUTURO DOS ATCO:

Subtópico 3.1 — Perspetiva de trabalho.

(b) MÓDULO 2: DIREITO DA AVIAÇÃO:

(1) TÓPICO 1 — INTRODUÇÃO AO DIREITO DA AVIAÇÃO:

Subtópico 1.1 — Importância do direito da aviação;

(2) TÓPICO 2 — ORGANIZAÇÕES INTERNACIONAIS:

- (i) Subtópico 2.1 — OACI;
- (ii) Subtópico 2.2 — Agências europeias e outras;
- (iii) Subtópico 2.3 — Associações do sector da aviação;

(3) TÓPICO 3 — ORGANIZAÇÕES NACIONAIS:

- (i) Subtópico 3.1 — Objetivo e função;
- (ii) Subtópico 3.2 — Procedimentos legislativos nacionais;
- (iii) Subtópico 3.3 — Autoridade competente;
- (iv) Subtópico 3.4 — Associações nacionais do sector da aviação;

(4) TÓPICO 4 — GESTÃO DA SEGURANÇA ATS:

- (i) Subtópico 4.1 — Regulamentação em matéria de segurança;
- (ii) Subtópico 4.2 — Sistema de gestão da segurança;

(5) TÓPICO 5 — REGRAS E REGULAMENTAÇÃO:

- (i) Subtópico 5.1 — Unidades de medida;
- (ii) Subtópico 5.2 — Licenciamento/certificação ATCO;
- (iii) Subtópico 5.3 — Noções básicas dos ANS e dos ATS;
- (iv) Subtópico 5.4 — Regras do ar;
- (v) Subtópico 5.5 — Espaço aéreo e rotas ATS
- (vi) Subtópico 5.6 — Plano de voo;
- (vii) Subtópico 5.7 — Aeródromos;
- (viii) Subtópico 5.8 — Procedimentos de espera para voos IFR;
- (ix) Subtópico 5.9 — Procedimentos de espera para voos VFR.

(c) MÓDULO 3: GESTÃO DO TRÁFEGO AÉREO:

(1) TÓPICO 1 — GESTÃO DO TRÁFEGO AÉREO:

- (i) Subtópico 1.1 — Aplicação de unidades de medida;

(ii) Subtópico 1.2 — Serviço de controlo de tráfego aéreo (ATC);

(iii) Subtópico 1.3 — Serviço de informação de voo (FIS);

(iv) Subtópico 1.4 — Serviço de alerta;

(v) Subtópico 1.5 — Serviço consultivo de tráfego aéreo;

(vi) Subtópico 1.6 — Capacidade do sistema ATS e gestão do fluxo de tráfego aéreo;

(vii) Subtópico 1.7 — Gestão do espaço aéreo (ASM);

(2) TÓPICO 2 — ALTIMETRIA E ATRIBUIÇÃO DE NÍVEL:

(i) Subtópico 2.1 — Altimetria;

(ii) Subtópico 2.2 — Nível de transição;

(iii) Subtópico 2.3 — Atribuição de nível;

(3) TÓPICO 3 — RADIOTELEFONIA (RTF):

Subtópico 3.1 — Procedimentos operacionais gerais de RTF;

(4) TÓPICO 4 — AUTORIZAÇÕES E INSTRUÇÕES ATC:

(i) Subtópico 4.1 — Tipo e conteúdo das autorizações ATC;

(ii) Subtópico 4.2 — Instruções ATC;

(5) TÓPICO 5 — COORDENAÇÃO:

(i) Subtópico 5.1 — Princípios, tipos e conteúdo da coordenação;

(ii) Subtópico 5.2 — Necessidade de coordenação;

(iii) Subtópico 5.3 — Meios de coordenação;

(6) TÓPICO 6 — APRESENTAÇÃO DOS DADOS:

(i) Subtópico 6.1 — Extração dos dados;

(ii) Subtópico 6.2 — Gestão dos dados;

(7) TÓPICO 7 — SEPARAÇÕES:

(i) Subtópico 7.1 — Separação vertical e procedimentos;

(ii) Subtópico 7.2 — Separação horizontal e procedimentos;

(iii) Subtópico 7.3 — Separação visual;

(iv) Subtópico 7.4 — Separação de aeródromo e procedimentos;

(v) Subtópico 7.5 — Separação baseada em sistemas de vigilância ATS;

(vi) Subtópico 7.6 — Separação de rastros aerodinâmicos;

(8) TÓPICO 8 — SISTEMAS ANTICOLISÃO DE BORDO E REDES DE SEGURANÇA TERRESTRES:

(i) Subtópico 8.1 — Sistemas anticolisão de bordo;

(ii) Subtópico 8.2 — Redes de segurança terrestres;

(9) TÓPICO 9 — APTIDÕES PRÁTICAS DE BASE:

(i) Subtópico 9.1 — Processo de gestão do tráfego;

(ii) Subtópico 9.2 — Aptidões práticas de base aplicáveis a todas as qualificações;

(iii) Subtópico 9.3 — Aptidões práticas de base aplicáveis aos aeródromos;

(iv) Subtópico 9.4 — Aptidões práticas de base aplicáveis à vigilância.



2 493000 009829

(d) MÓDULO 4: METEOROLOGIA:

(1) TÓPICO 1 — INTRODUÇÃO À METEOROLOGIA:

- (i) Subtópico 1.1 — Aplicação de unidades de medida;
- (ii) Subtópico 1.2 — Aviação e meteorologia;
- (iii) Subtópico 1.3 — Organização do serviço meteorológico;

(2) TÓPICO 2 — ATMOSFERA:

- (i) Subtópico 2.1 — Composição e estrutura;
- (ii) Subtópico 2.2 — Atmosfera-padrão;
- (iii) Subtópico 2.3 — Calor e temperatura;
- (iv) Subtópico 2.4 — Água na atmosfera;
- (v) Subtópico 2.5 — Pressão do ar;

(3) TÓPICO 3 — CIRCULAÇÃO ATMOSFÉRICA:

- (i) Subtópico 3.1 — Circulação geral do ar;
- (ii) Subtópico 3.2 — Massas de ar e sistemas frontais;
- (iii) Subtópico 3.3 — Sistemas em mesoescala;
- (iv) Subtópico 3.4 — Vento;

(4) TÓPICO 4 — FENÓMENOS METEOROLÓGICOS:

- (i) Subtópico 4.1 — Nuvens;
- (ii) Subtópico 4.2 — Tipos de precipitação;
- (iii) Subtópico 4.3 — Visibilidade;
- (iv) Subtópico 4.4 — Riscos meteorológicos;

(5) TÓPICO 5 — INFORMAÇÕES METEOROLÓGICAS DESTINADAS À AVIAÇÃO:

- Subtópico 5.1 — Mensagens e relatórios.

(e) MÓDULO 5: NAVEGAÇÃO

(1) TÓPICO 1 — INTRODUÇÃO À NAVEGAÇÃO:

- (i) Subtópico 1.1 — Aplicação de unidades de medida;
- (ii) Subtópico 1.2 — Objetivo e utilização da navegação;

(2) TÓPICO 2 — A TERRA:

- (i) Subtópico 2.1 — Posição e movimento da Terra;
- (ii) Subtópico 2.2 — Sistema de coordenadas, direção e distância;
- (iii) Subtópico 2.3 — Magnetismo;

(3) TÓPICO 3 — MAPAS E CARTAS AERONÁUTICAS:

- (i) Subtópico 3.1 — Cartografia e projeções;
- (ii) Subtópico 3.2 — Mapas e gráficos utilizados na aviação;

(4) TÓPICO 4 — PRINCÍPIOS BÁSICOS DA NAVEGAÇÃO:

- (i) Subtópico 4.1 — Influência do vento;
- (ii) Subtópico 4.2 — Velocidade;
- (iii) Subtópico 4.3 — Navegação à vista;
- (iv) Subtópico 4.4 — Aspectos do planeamento de voo relacionados com a navegação;

(5) TÓPICO 5 — NAVEGAÇÃO POR INSTRUMENTOS:

- (i) Subtópico 5.1 — Sistemas terrestres;

- (ii) Subtópico 5.2 — Sistemas de navegação por inércia;

- (iii) Subtópico 5.3 — Sistemas por satélite;

- (iv) Subtópico 5.4 — Procedimentos de aproximação por instrumentos;

(6) TÓPICO 6 — NAVEGAÇÃO BASEADA NO DESEMPENHO (PBN):

- (i) Subtópico 6.1 — Princípios e benefícios da navegação de área;
- (ii) Subtópico 6.2 — Introdução à PBN;
- (iii) Subtópico 6.3 — Aplicações da PBN;

(7) TÓPICO 7 — EVOLUÇÃO DA NAVEGAÇÃO:

- Subtópico 7.1 — Evolução futura.

(f) MÓDULO 6: AERONAVES:

(1) TÓPICO 1 — INTRODUÇÃO ÀS AERONAVES:

- (i) Subtópico 1.1 — Aplicação de unidades de medida;
- (ii) Subtópico 1.2 — Aviação e aeronaves;

(2) TÓPICO 2 — PRINCÍPIOS DE VOO:

- (i) Subtópico 2.1 — Forças exercidas na aeronave;
- (ii) Subtópico 2.2 — Componentes estruturais e controlo da aeronave;
- (iii) Subtópico 2.3 — Envolvente de voo;

(3) TÓPICO 3 — CATEGORIAS DE AERONAVES:

- (i) Subtópico 3.1 — Categorias de aeronaves;
- (ii) Subtópico 3.2 — Categorias de rasto aerodinâmico;
- (iii) Subtópico 3.3 — Categorias OACI de aproximação;
- (iv) Subtópico 3.4 — Categorias ambientais;

(4) TÓPICO 4 — DADOS SOBRE AS AERONAVES:

- (i) Subtópico 4.1 — Reconhecimento;
- (ii) Subtópico 4.2 — Dados de desempenho;

(5) TÓPICO 5 — MOTORES DAS AERONAVES:

- (i) Subtópico 5.1 — Motores de pistão;
- (ii) Subtópico 5.2 — Motores a reação;
- (iii) Subtópico 5.3 — Motores turbopropulsores;
- (iv) Subtópico 5.4 — Combustíveis para aviação;

(6) TÓPICO 6 — SISTEMAS E INSTRUMENTOS PARA AERONAVES:

- (i) Subtópico 6.1 — Instrumentos de voo;
- (ii) Subtópico 6.2 — Instrumentos de navegação;
- (iii) Subtópico 6.3 — Instrumentos do motor;
- (iv) Subtópico 6.4 — Sistemas de aeronaves;

(7) TÓPICO 7 — FATORES QUE AFETAM O DESEMPENHO DAS AERONAVES:

- (i) Subtópico 7.1 — Fatores relacionados com a descolagem;
- (ii) Subtópico 7.2 — Fatores relacionados com a subida;
- (iii) Subtópico 7.3 — Fatores relacionados com o modo de cruzeiro;



- (iv) Subtópico 7.4 — Fatores relacionados com a descida e a aproximação inicial;
- (v) Subtópico 7.5 — Fatores relacionados com a aproximação final e a aterragem;
- (vi) Subtópico 7.6 — Fatores económicos;
- (vii) Subtópico 7.7 — Fatores ambientais.

(g) MÓDULO 7: FATORES HUMANOS:

(1) TÓPICO 1 — INTRODUÇÃO AOS FATORES HUMANOS:

- (i) Subtópico 1.1 — Técnicas de aprendizagem;
- (ii) Subtópico 1.2 — Pertinência dos fatores humanos para o ATC;
- (iii) Subtópico 1.3 — Fatores humanos e ATC;

(2) TÓPICO 2 — COMPORTAMENTO HUMANO:

- (i) Subtópico 2.1 — Comportamento individual;
- (ii) Subtópico 2.2 — Cultura de segurança e conduta profissional;
- (iii) Subtópico 2.3 — Saúde e bem-estar;
- (iv) Subtópico 2.4 — Trabalho de equipa;
- (v) Subtópico 2.5 — Necessidades básicas dos trabalhadores;
- (vi) Subtópico 2.6 — Stress;

(3) TÓPICO 3 — ERRO HUMANO:

- (i) Subtópico 3.1 — Perigos resultantes do erro;
- (ii) Subtópico 3.2 — Definição de erro humano;
- (iii) Subtópico 3.3 — Classificação do erro humano;
- (iv) Subtópico 3.4 — Análise do risco e gestão do risco;

(4) TÓPICO 4 — COMUNICAÇÃO:

- (i) Subtópico 4.1 — Importância das boas comunicações para o ATC;
- (ii) Subtópico 4.2 — Processo de comunicação;
- (iii) Subtópico 4.3 — Modos de comunicação;

(5) TÓPICO 5 — AMBIENTE DE TRABALHO:

- (i) Subtópico 5.1 — Ergonomia e necessidade de uma boa conceção;
- (ii) Subtópico 5.2 — Equipamentos e ferramentas;
- (iii) Subtópico 5.3 — Automatização.

(h) MÓDULO 8: EQUIPAMENTOS E SISTEMAS:

(1) TÓPICO 1 — EQUIPAMENTOS ATC:

Subtópico 1.1 — Principais tipos de equipamentos ATC;

(2) TÓPICO 2 — RÁDIO:

- (i) Subtópico 2.1 — Aspectos teóricos da rádio;
- (ii) Subtópico 2.2 — Radiogoniometria;

(3) TÓPICO 3 — EQUIPAMENTOS DE COMUNICAÇÃO:

- (i) Subtópico 3.1 — Radiocomunicações;
- (ii) Subtópico 3.2 — Comunicação vocal entre órgãos/posições ATS;
- (iii) Subtópico 3.3 — Comunicação via ligações de dados;
- (iv) Subtópico 3.4 — Comunicação entre companhias aéreas;

(4) TÓPICO 4 — INTRODUÇÃO À VIGILÂNCIA:

Subtópico 4.1 — Conceito de vigilância nos ATS;

(5) TÓPICO 5 — RADAR:

- (i) Subtópico 5.1 — Princípios de funcionamento do radar;
- (ii) Subtópico 5.2 — Radar primário;
- (iii) Subtópico 5.3 — Radar secundário;
- (iv) Subtópico 5.4 — Utilização de radares;
- (v) Subtópico 5.5 — Modo S;

(6) TÓPICO 6 — VIGILÂNCIA AUTOMÁTICA DEPENDENTE:

- (i) Subtópico 6.1 — Princípios da vigilância automática dependente;
- (ii) Subtópico 6.2 — Utilização da vigilância automática dependente;

(7) TÓPICO 7 — MULTILATERAÇÃO:

- (i) Subtópico 7.1 — Princípios de multilateração;
- (ii) Subtópico 7.2 — Utilização da multilateração;

(8) TÓPICO 8 — TRATAMENTO DOS DADOS DE VIGILÂNCIA:

- (i) Subtópico 8.1 — Ligação em rede de dados de vigilância;
- (ii) Subtópico 8.2 — Princípios de funcionamento da ligação em rede de dados de vigilância;

(9) TÓPICO 9 — EQUIPAMENTOS FUTUROS:

Subtópico 9.1 — Novos progressos;

(10) TÓPICO 10 — AUTOMATIZAÇÃO DOS ATS:

- (i) Subtópico 10.1 — Princípios de automatização;
- (ii) Subtópico 10.2 — Rede de telecomunicações fixas aeronáuticas (AFTN);
- (iii) Subtópico 10.3 — Intercâmbio de dados em linha;
- (iv) Subtópico 10.4 — Sistemas utilizados para a divulgação automática de informações;

(11) TÓPICO 11 — POSIÇÕES DE TRABALHO:

- (i) Subtópico 11.1 — Equipamentos nas posições de trabalho;
- (ii) Subtópico 11.2 — Controlo de aeródromo;
- (iii) Subtópico 11.3 — Controlo de aproximação;
- (iv) Subtópico 11.4 — Controlo regional.

(i) MÓDULO 9: AMBIENTE PROFISSIONAL:

(1) TÓPICO 1 — FAMILIARIZAÇÃO:

Subtópico 1.1 — Instalações ATS e do aeródromo;

(2) TÓPICO 2 — UTILIZADORES DO ESPAÇO AÉREO:

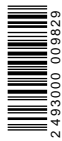
- (i) Subtópico 2.1 — Aviação civil;
- (ii) Subtópico 2.2 — Militares;
- (iii) Subtópico 2.3 — Expectativas e exigências dos pilotos;

(3) TÓPICO 3 — RELAÇÕES COM OS CLIENTES:

Subtópico 3.1 — Relações com os clientes;

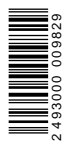
(4) TÓPICO 4 — PROTEÇÃO AMBIENTAL:

Subtópico 4.1 — Proteção ambiental.



NI: 2.3.E.305 (c) Escala de Avaliação de Proficiência Linguística

Nível	Pronúncia	Estrutura:	Vocabulário:	Fluência:	Compreensão	Interações
Pré-elementar 1	Desempenha a um nível abaixo do Nível Elementar.	Desempenha a um nível abaixo do Nível Elementar.	Desempenha a um nível abaixo do Nível Elementar.	Desempenha a um nível abaixo do Nível Elementar.	Desempenha a um nível abaixo do Nível Elementar.	Desempenha a um nível abaixo do Nível Elementar.
Elementar 2	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.	Demonstra um controlo apenas limitado de algumas estruturas gramaticais simples e padrões de frases simples memorizados.	Variedade de vocabulário limitada consistindo em palavras isoladas e frases memorizadas.	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.	A compreensão é limitada a frases isoladas memorizadas quando estas são articuladas devagar e cuidadosamente.	O tempo de resposta é lento e com frequência inadequado. A interação está limitada a trocas simples de rotina.
Pré-Operacional 3	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.	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.	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.	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.	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.	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. Inadequado de uma forma geral ao lidar com uma viragem inesperada de acontecimentos.
Operacional 4	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.	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.	A variedade e exatidão do vocabulário são geralmente suficientes para comunicar eficazmente sobre tópicos comuns, concretos e relacionados com o trabalho. Consegue parafrasear com sucesso quando fica com falta de vocabulário em circunstâncias incomuns ou inesperadas.	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.	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.	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.



Avançado 5	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.	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.	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.	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.	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 (dialeto e/ou sotaque) ou tons.	As respostas são imediatas, adequadas e informativas. Gere a relação falante/ouvinte eficazmente.
Perito 6	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.	Ambas as estruturas gramaticais básicas e complexas e os padrões de frases são bem controlados de forma consistente.	A variedade e exatidão do vocabulário são suficientes para comunicar eficazmente sobre uma grande variedade de tópicos familiares e não familiares. O vocabulário é idiomático, com cambiantes e sensível ao tom.	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.	A compreensão é exata de modo consistente em quase todos os contextos e inclui a compreensão das subtilidades linguísticas e culturais.	Interage com facilidade em quase todas as situações. É sensível a sugestões verbais e não-verbais, e responde de modo apropriado.

O Presidente do Conselho de Administração da Agência de Aviação Civil, *João dos Reis Monteiro*.

Regulamento nº 01/AAC/2018
de 19 de março

O Código Aeronáutico de Cabo Verde e os Estatutos da Agência de Aviação Civil (AAC), atribuem a esta entidade o poder de regulamentar, regular, supervisionar e exercer a função da autoridade da concorrência do setor do transporte aéreo, incluindo as competências para licenciar os exploradores de serviços de transporte aéreo, ainda aprovar as tarifas e taxas a serem praticados pelos mesmos e proteger o equilíbrio económico-financeiro dos prestadores de serviços regulados.

Com a publicação do regulamento nº 01/AAC/2017, de 30 de maio, harmonizou-se no único regulamento, as taxas cobradas pela Empresa Nacional de Aeroportos e Segurança Aérea (ASA, S.A.), enquanto entidade gestora dos aeródromos e entidade provedora dos serviços de navegação aérea, de forma a conformar-se com o regime jurídico previsto na Lei nº 100/VIII/2015. Contudo, faltou incluir na taxa de passageiro em viagem internacional e nacional o componente serviço destinado a pessoa com mobilidade reduzida (PMR), e na taxa de aterragem e decolagem, o componente serviço de aprovação de horário ou atribuição de faixa horária nos aeroportos nacionais (“slots”).

Neste sentido, redefinirmos o objeto e princípios da constituição das respetivas taxas, permitindo compreender não só a recuperação por parte da gestora dos aeródromos dos custos resultantes de uma previsão eficiente dos serviços e garantir a cobertura de custos resultantes da efetiva implementação dos serviços destinados a pessoa com mobilidade reduzida e o serviço de aprovação de horário ou atribuição de faixa horária nos aeroportos nacionais.

Para a revisão das referidas taxas, a AAC encomendou estudos, que sustentassem a base do cálculo das taxas, tendo em atenção, os custos operacionais, os investimentos e depreciação dos equipamentos, e que fosse acessível e não implicasse um grande esforço financeiro aos passageiros e aos operadores.

O estudo demonstrou que tanto o serviço PMR e “slots”, deve ter uma estrutura própria, e a taxa deve ser cobrada numa base não discriminada, de forma razoável, e transparente.

Nestes termos,

Ao abrigo do disposto nas alíneas *q)* e *r)* do artigo 10º, na alínea *a)* do artigo 13º, todos do Estatutos da Agência de Aviação Civil (AAC), aprovado pelo Decreto-Lei nº 70/2014, de 22 de dezembro e do nº 2 do artigo 173º do Código Aeronáutico aprovado pelo Decreto-Legislativo nº 1/2001, de 20 de agosto, alterado pelo Decreto-Legislativo nº 4/2009, de 7 de setembro, manda a AAC publicar o seguinte:

Artigo 1º

Alteração

Os artigos 14º, 15º, 22º e 23º, do Regulamento nº 01/AAC/2017, de 30 de maio, passam a ter a seguinte redação:

«Artigo 14º

Fundamentação económico-financeira

O valor da taxa de aterragem e decolagem tem como princípio fundamental, a recuperação dos custos totais, destinado a proporcionar o bom funcionamento de toda a infraestrutura aeroportuária nomeadamente custos de estruturas aeroportuárias e serviço de “slots”, investimento, depreciação, encargos financeiros e manutenção das pistas e hangares.

Artigo 15º

Valor das taxas

1. *Por cada tonelagem métrica do peso máximo à decolagem da aeronave, conforme indicado no manual de voo ou em documento equivalente, é devida uma taxa por cada operação de aterragem e decolagem nos aeroportos coordenados e facilitados no valor de 876\$00 (Oitocentos e setenta e seis escudos), e no valor de 705,00 nos restantes aeroportos e aeródromos.*

2. [...].

Artigo 22º

Fundamentação económico-financeira

O valor da taxa de passageiro tem como premissa a recuperação dos custos totais, por forma a proporcionar o bom funcionamento de toda

