

CV-CAR 2.3

LICENCIAMENTO DE CONTROLADORES DE TRÁFEGO AÉREO E OPERADORES DE ESTAÇÃO AERONÁUTICA

CV-CAR 2.3 (3. ^a Edição)	Aprovação _____ Presidente do Conselho de Administração	XX/XX/2025 Página 1 de XX
--	---	----------------------------------



LISTA DE PÁGINAS EFECTIVAS

Páginas	Revisão	Data da Revisão	Páginas	Revisão	Data da Revisão
1 a 69	original	06/08/2015			
1 a 69	1. ^a revisão	19/03/2018			

REGISTO DE REVISÕES

Revisão Nº	Norma Afetada	Data da Revisão	Revisão Nº	Norma Afetada	Data da Revisão

Regulamento de Aviação Civil

CV-CAR 2.3

Licenciamento de controladores de tráfego aéreo e operadores de estação aeronáutica

de **xx de xx de 2025**

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 175 a 179) 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 licenciamento de técnicos de manutenção de aeronaves e CV-CAR 2.3 referente ao licenciamento de controladores de tráfego aéreo.

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 avaliadores e a 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.

Nesta revisão procedeu-se a introdução dos requisitos de licenças eletrónicas, eliminação da validade das licenças, introdução da figura de avaliador, acompanhado dos requisitos de autorização e renovação, introdução dos requisitos de revalidação e renovação da designação de examinadores, eliminação da seção sobre o pessoal de meteorologia aeronáutica.

E ainda, introduziu a possibilidade das autorizações de instrutor e avaliador serem averbado nas licenças e por fim, aproveitou-se a oportunidade para alterar as licenças de instruendo de controlador de tráfego aéreo e do controlador de tráfego aéreo para conformar com as alterações das matérias revistas no texto do presente CV-CAR.

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

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.

Nestes termos,

Ao abrigo do disposto na alínea a) do artigo 15.º dos Estatutos da AAC, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 49/2019 de 28 de outubro e o n.º 2.º do artigo 173.º do Código Aeronáutico aprovado pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2001 de 20 de agosto, alterado pelo Decreto-Legislativo n.º 4/2009 de 7 de setembro, manda a AAC publicar o seguinte:

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 instrutores 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; e
- (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 instrutores de controlo de tráfego aéreo, aos controladores de tráfego aéreo e aos operadores de estação aeronáutica 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 e manutenção da licença, qualificação e/ou averbamento(s) e sua revalidação e renovação, incluindo a demonstração do comportamento e da aplicação prática dos conhecimentos e compreensão pela pessoa avaliada;
- (2) «Critério de desempenho», enunciados utilizadas para avaliar se os níveis de desempenho requeridos para uma competência foram alcançados. Um critério de desempenho consiste num comportamento observável, uma ou mais condições e um padrão de competência.
- (3) «Condições», todo elemento que possa qualificar um ambiente específico no qual o desempenho será demonstrado;
- (4) «Competência», Dimensão do desempenho humano que é usada para prever com fiabilidade um bom desempenho no trabalho. Uma competência é manifestada e observada por meio de comportamentos que demonstrem conhecimento, perícia e atitudes relevantes para realizar atividades ou tarefas sob condições especificadas;
- (5) «Comportamentos observáveis», determinado comportamento relacionado com uma função que pode ser observado, podendo ser mensurável ou não;
- (6) «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;
- (7) «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;

- (8) «Desempenho humano», capacidades e limitações humanas que têm um impacto na segurança e eficiência das operações aeronáuticas;
- (9) «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;
- (10) «Estrutura de competências da ICAO», uma seleção de competências para uma determinada disciplina de aviação. Cada competência tem uma descrição associada e comportamentos observáveis;
- (11) «Exame», uma prova teórica formal que avalia os conhecimentos e a compreensão da pessoa;
- (12) «Formação e avaliação com base em competências», formação e avaliação que se caracterizam por uma orientação para o desempenho, com ênfase nos padrões de desempenho e sua medição, e o desenvolvimento de formação de acordo com normas de desempenho específicas;
- (13) «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;
- (14) «Gestão de erro», o processo de deteção de erros e resposta aos mesmos com contramedidas que reduzem ou eliminam as consequências dos erros e mitigam as probabilidades de futuros erros ou estados indesejados.

Nota: Referir ao capítulo 16, Parte II, Seção I dos Procedimentos para os Serviços de Navegação Aérea- Treino (PANS-TRG, Doc 9868) e Circular 314-Gestão de Ameaças e Erros (TEM) no controlo de tráfego aéreo para a descrição de estados indesejados.

- (15) «Modelo de competências adaptado», um grupo de competências com a sua descrição associada e critérios de desempenho adaptados de uma estrutura de

competências de ICAO que uma organização utiliza para desenvolver formação e avaliação com base em competências para uma determinada função;

- (16) «Monitorização», um processo cognitivo para comparar um estado atual com um estado previsto;

Nota: A monitorização está integrada nas competências para uma determinada função dentro de uma disciplina de aviação, que servem como contramedidas no modelo de gestão de ameaças e erros. Requer conhecimento, perícia e atitudes para criar um modelo mental e tomar as medidas apropriadas quando os desvios são identificados.

- (17) «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;
- (18) «Organização de formação», uma organização certificada pela autoridade competente para oferecer um ou mais tipos de formação;
- (19) «Padrão de competência», um nível de desempenho definido como aceitável quando se avalia se a competência tenha sido alcançada ou não;
- (20) «Plano de Voo», informação especificada relativa a um voo pretendido ou parte de um voo de uma aeronave.

Nota 1: O termo plano de voo pode ser precedido pelas palavras “preliminar”, “preenchido”, “atual” ou “operacional” para indicar o contexto e as diferentes fases de um voo.

Nota 2: Quando se refere a “mensagem de plano de voo”, esta denota o conteúdo e formato dos dados do plano de voo conforme transmitidos.

- (21) «Radiotelefonia», uma forma de radiocomunicação destinada principalmente à troca de informação oral;
- (22) «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;
- (23) «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;

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 – Radiotelefonia;
- (8) STDI – Instrutor de dispositivo de treino artificial.

2.3.B REQUISITOS GERAIS

2.3.B.100 GENERALIDADES

2.3.B.105 Especificações para as licenças do pessoal

(a) As licenças devem ser emitidas:

- (1) Em papel de primeira qualidade, cartão de plástico, ou outro material apropriado;
ou
- (2) Como licença eletrónica de pessoal num dispositivo móvel autónomo de apresentação visual eletrónica.

Nota: Telemóveis, tablets, ou outros dispositivos móveis são exemplos de dispositivos móveis autónomos de apresentação visual eletrónica

(b) As licenças do pessoal emitidas pela autoridade aeronáutica em papel de primeira qualidade, cartão de plástico ou outro material apropriado, 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 em algarismos arábicos;

(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 - Assinatura da autoridade aeronáutica e a data de emissão;

(J) X - Autenticação da autoridade aeronáutica (selo branco ou carimbo a óleo, código QR, chip eletrónico etc);

(ii) Itens variáveis:

(A) XI – Qualificações e averbamentos, 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, incluindo o averbamento do órgão de controlo associado à qualificação e respetiva validade, averbamento de proficiência linguística e outros averbamentos como OJTI, STDI e de avaliador;(B) XII - Observações, ou seja, endossos especiais relativos a limitações e endossos para privilégios (incluindo endossos de proficiência linguística);

(C) XIII - Qualquer outro detalhe que a autoridade aeronáutica considere ser conveniente, por exemplo lista de abreviaturas;

(2) Material - papel de primeira qualidade, cartão de plástico ou outro material apropriado, no qual os itens mencionados na alínea (1) devem ser claramente apresentados;

(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.

(5) Disposição dos itens - Os títulos dos itens na licença devem ser numerados uniformemente em numeração romana, conforme indicado na alínea (1).

(c) Especificações para as licenças eletrônicas de pessoal

(1) As licenças eletrônicas de pessoal devem ser emitidas em conformidade com as especificações desta seção;

(2) A informação da licença deve replicar a informação contida nos registos eletrônicos da Autoridade Aeronáutica e ter o formato comum conforme NI 2.3.B.105(a).

(3) A licença deve ter uma assinatura digital da Autoridade Aeronáutica que a emite e a mais recente data e hora de emissão;

(4) As assinaturas digitais nas licenças devem estar em conformidade com os padrões internacionais reconhecidos e ter um nível apropriado de segurança;

Nota: O manual de procedimentos para o estabelecimento e gestão do sistema de licenciamento de pessoal (Doc. 9379) dum Estado contém orientações sobre assinaturas digitais.

(5) Meio (material) – Os detalhes da licença devem ser visualizados através de dispositivos móveis autónomos de apresentação visual eletrónica. A imagem da licença exibida deve conter características ativas de segurança adequadas de modo a distingui-la de uma imagem estática.

(6) Língua – A licença deve incluir o acrónimo “ICAO” como uma hiperligação para uma visualização eletrónica da licença em Português e Inglês de acordo com o formato comum apresentado em NI: 2.3.B.105;

(7) Disposição dos itens – A licença terá uma apresentação visual que replique o texto e a disposição do formato comum apresentado em NI 2.3.B.105(a) em português e em inglês.

(8) Verificação online e offline – A autenticidade e a validade das qualificações e averbamentos devem ser verificáveis eletronicamente online quando uma conexão à internet esteja disponível e, quando não existe uma conexão à internet, deve ser igualmente possível a verificação eletrónica offline, através de meios que não imponham qualquer encargo ao Estado que verifica a autenticidade ou validade da licença.

Nota: O manual de procedimentos para o estabelecimento e gestão do sistema de licenciamento de pessoal (Doc 9379) dum Estado contem orientações sobre uma aplicação de software padrão que os Estados que emitem licenças eletrônicas de pessoal podem utilizar para meios harmonizados e offline de verificação de licença.

(9) Certificação médica – Quando aplicável, a licença deve incluir informação sobre o certificado médico com a classe, data de validade e quaisquer limitações médicas consideradas relevantes para a Autoridade Aeronáutica.

(10) Informação complementar adicional – Quando informação complementar é adicionada na licença, a mesma deve ser inserida na seção referente a informação complementar adicional do formato comum em NI 2.3.B.105(a).

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) Para efeitos do parágrafo anterior, em relação ao período mencionado para a manutenção da competência associada à qualificação e ao órgão de controlo, o detentor de uma licença de CTA deve ter completado um período mínimo estabelecido no plano de competências do órgão em causa, sendo que esse período nunca deve ser inferior a 90 (noventa) horas de serviço, devendo cada turno contemplar um período mínimo nunca inferior a 2 (duas) horas de serviço;

(3) 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;

(4) Tiver sido submetido com sucesso, nos últimos 12 (doze) meses, a uma avaliação de competência por um avaliador ou examinador designado pela autoridade aeronáutica, no respetivo órgão de controlo ou para operação em posições para as quais se tenha previamente qualificado; e

(5) Tiver sido submetido a uma formação de refrescamento conforme estabelecido no plano de competências do órgão de controlo.

(b) Os termos e as condições do restabelecimento dos privilégios da licença de controlador de tráfego aéreo, das qualificações e averbamento do órgão de controlo são objeto de tratamento em regulamentação própria.

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, a menos que o certificado médico não seja requerido conforme estabelecido no parágrafo (b);
- (b) O certificado médico não é requerido para instrutores ou avaliadores num ambiente de dispositivo de treino artificial;
- (c) 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.
- (d) 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.
- (e) 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.
- (f) 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.120 Autorizações

- (a) A autoridade aeronáutica pode emitir as seguintes autorizações se um candidato cumprir satisfatoriamente os requisitos deste CV-CAR para autorização pretendida:
 - (1) Autorização de Instrutor responsável pela formação no posto de trabalho (OJTI);
 - (2) Autorização de Instrutor de dispositivo de treino artificial (STDI);

(3) Autorização de Avaliador.

(b) As autorizações referidas no parágrafo anterior podem ser averbadas nas licenças ou emitidas separadamente, conforme necessário.

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.

2.3.B.210 Pedido de Conversão

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

- (1) A licença estrangeira;
- (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 radiotelefonia em Cabo Verde é 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 instruídos 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 radiotelefonia.

- (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 no parágrafo (a) da subseção 2.3.B.305 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

- (i) 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.
- (ii) Manutenção da aceitação - após a designação, um examinador linguístico deve manter-se atualizado através de participação em formação periódica, reunião ou seminário de padronização de examinadores realizados pela autoridade aeronáutica.
 - (iii) 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.
 - (iv) 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.
 - (v) A revalidação ou renovação têm lugar à discrição da autoridade aeronáutica.
 - (vi) Revalidação - se a designação estiver dentro do prazo de validade, o candidato deve:
 - (1) ter realizado pelo menos 2 (dois) exames de proficiência linguística em cada ano dentro do período da validade da designação.
 - (2) Um dos exames de proficiência deve ter sido observado por um inspetor ou um examinador autorizado pela autoridade aeronáutica.
 - (3) Se o candidato não cumprir com o número mínimo de exames deverá ser observado por um inspetor ou um examinador autorizado pela autoridade aeronáutica com um endosso que declara a aptidão do candidato.
 - (vii) **A renovação pode ser feita, nas seguintes circunstâncias:**
 - (1) se a designação estiver expirada e o candidato não cumprir com os requisitos de revalidação, este deve receber uma formação de refrescamento de examinador de proficiência linguística e ser observado por um inspetor ou um examinador autorizado durante a realização de um exame;

- (2) se a designação estiver expirada e o candidato cumprir com os requisitos de revalidação, a Autoridade aeronáutica pode proceder à renovação sem exigir o cumprimento de quaisquer outros requisitos.

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, 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) Revalidação - se a designação estiver dentro do prazo de validade, o candidato deve:
 - (1) ter realizado pelo menos 2 (dois) exames de proficiência linguística em cada ano dentro do período da validade da designação.
 - (2) Um dos exames de proficiência deve ter sido observado por um inspetor ou um examinador autorizado pela autoridade aeronáutica.
 - (3) Se o candidato não cumprir com o número mínimo de exames deverá ser observado por um inspetor ou um examinador autorizado pela autoridade aeronáutica com um endosso que declara a aptidão do candidato.
- (g) A renovação pode ser feita, nas seguintes circunstâncias:
 - (1) se a designação estiver expirada e o candidato não cumprir com os requisitos de revalidação, este deve receber uma formação de refrescamento de examinador de proficiência linguística e ser observado por um inspetor ou um examinador autorizado durante a realização de um exame;
 - (2) se a designação estiver expirada e o candidato cumprir com os requisitos de revalidação, a Autoridade aeronáutica pode proceder à renovação sem exigir o cumprimento de quaisquer outros requisitos.

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

2.3.B.405 Limitação de licenças, qualificações, averbamentos, autorizações e designações

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

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

- (a) As licenças, qualificações, averbamentos, 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, averbamento, 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 instrução 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, averbamentos, autorização ou designação sob a influência de substâncias psicoativas.
- (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, averbamento, 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 instrução 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, averbamento, 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, averbamento, autorização ou designação;
 - (3) Informa imediatamente o prestador de serviço de navegação 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 subseção 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 subseção 2.3. B.300.
- (b) A licença de instrução de controlo de tráfego aéreo deve incluir o averbamento linguístico e, pelo menos, uma qualificação e, se for caso disso, um averbamento de um órgão de controlo.
- (c) O titular de uma licença de instrução 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 pela organização de formação aprovada 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:

- (a) Receber um curso de formação aprovado por parte de um instrutor autorizado nas seguintes áreas de conhecimentos:
- (1) Legislação aeronáutica - regras e regulamentos relevantes para o controlador de tráfego aéreo;
 - (2) Equipamento de controlo de tráfego aéreo - princípios, uso e limitações do equipamento usado no controlo do tráfego aéreo;
 - (3) 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;
 - (4) Desempenho humano - desempenho humano relevante para o controlo do tráfego aéreo, incluindo princípios de gestão de ameaça e de erro;
 - (5) 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;
 - (6) 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;
 - (7) Navegação - princípios de navegação aérea, limitação e precisão dos sistemas de navegação, radio-ajudas e auxílios visuais;
 - (8) 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.
- (b) Ter recebido um averbamento relativo ao **exame** por parte do instrutor autorizado que:
- (1) Conduziu a formação nas áreas de conhecimentos; e
 - (2) Certificou que a pessoa está preparada para o **exame** exigido;
- (c) Passar no **exame** exigido.

2.3.C.215 Requisitos de experiência

- (a) O candidato deve ter completado um curso de formação aprovado e demonstrado a competência exigida, tendo realizado não menos que três meses de serviço

satisfatório, envolvendo o controle real do tráfego aéreo sob a supervisão de um instrutor responsável pela formação no posto de trabalho (OJTI).

- (b) Os requisitos de experiência para as qualificações de controlador de tráfego aéreo especificados na subseção 2.3.C.315 são considerados como parte da experiência especificada nesta subseção.

2.3.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 controle 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 controle de tráfego aéreo não constitua um perigo para a operação de navegação aérea.

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 controle de aeródromo;
 - (2) Qualificação de controle de aproximação por procedimentos;
 - (3) Qualificação de controle de aproximação por vigilância;
 - (4) Qualificação de controle de área por procedimentos; e
 - (5) Qualificação de controle 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 controle 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 subseção 2.3. E.205.
- (b) Um candidato a uma qualificação de controlador de tráfego aéreo deve:
 - (1) Ter recebido um averbamento relativo ao **exame** por parte do instrutor autorizado que:
 - (i) Conduziu a formação nas áreas de conhecimentos; e
 - (ii) Certifique que a pessoa está preparada para o **exame** exigido.
 - (2) Passar no **exame** 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) Demonstrado a competência necessária enquanto exerce, sob a supervisão de um instrutor responsável pela formação no posto de trabalho (OJTI), um ou mais dos seguintes:
 - (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) O pedido de averbamento da qualificação deve ser feito dentro de seis meses a partir da conclusão da experiência especificada em 2.
- (4) Quando o candidato já possuir uma qualificação de controlador de tráfego aéreo noutra categoria, ou a mesma qualificação para outro órgão, a autoridade aeronáutica pode determinar se o requisito de experiência no parágrafo (2) pode ser reduzido, e se for o caso, em que medida.

2.3.C.320 Requisitos de avaliação

- (a) O candidato deve ter demonstrado através da aprovação **na avaliação exigida**, 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 avaliação 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;
- (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 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.400.
- (c) Os privilégios dos averbamentos de órgão de controlo são mantidos se forem cumpridos os requisitos estabelecidos na subsecção 2.3.B.110.
- (d) Os averbamentos de órgão de controlo são válidos durante um prazo definido no plano de competências do órgão de controlo. Este prazo não deve ser superior a três anos.
- (e) Os averbamentos de órgão de controlo são revalidados se:
 - (1) o requerente tiver exercido os privilégios da licença durante um número mínimo de horas definido no plano de competências do órgão de controlo;
 - (2) o requerente tiver recebido formação de refrescamento durante o prazo de validade do averbamento de órgão de controlo, de acordo com o plano de competências do órgão de controlo;
 - (3) a competência do requerente tiver sido avaliada em conformidade com o plano de competências do órgão de controlo, no mínimo três meses antes da data de expiração do averbamento de órgão de controlo.
- (f) Os averbamentos de órgão de controlo devem ser revalidados, desde que os requisitos estabelecidos na alínea e) sejam cumpridos no período de três meses imediatamente anterior à respetiva data de expiração. Nesses casos, o prazo de validade deve ser contado a partir dessa data.
- (g) Se o averbamento de órgão de controlo for revalidado antes do prazo previsto na alínea f), o seu prazo de validade terá início, o mais tardar, 30 dias a contar da data da conclusão com aproveitamento da avaliação, desde que sejam também cumpridos os requisitos da alínea e), pontos 1 e 2.
- (h) Se a validade de um averbamento de órgão de controlo expirar, o titular da licença deverá cumprir com os requisitos estabelecidos na regulamentação própria para efeito de restabelecimentos dos privilégios no órgão de controlo.

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

(i) 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) a validade do averbamento de órgão de controlo em conformidade com a secção 2.3.C.405, parágrafo d);

(2) 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;

(3) 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;

(4) Os procedimentos aplicáveis nos casos em que o titular da licença não satisfaz os requisitos estabelecidos no parágrafo (2) e (3) (a);

(5) Os processos para avaliar as competências, incluindo a avaliação dos módulos da formação de **refrescamento**, em conformidade com o parágrafo (b) da subsecção 2.3.E.410;

(6) Os processos para o exame dos conhecimentos teóricos e da compreensão necessários para exercer os privilégios das qualificações e dos averbamentos;

(7) Os processos para identificar os tópicos e subtópicos, objetivos e métodos de formação contínua;

(8) A duração mínima e a frequência da formação de refrescamento;

(9) 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;

(10) Os processos em caso de reprovação num exame ou avaliação, incluindo os processos de recurso;

(11) As qualificações, as funções e as responsabilidades dos formadores;

(12) 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;

(13) 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 subseção 2.3.B.115;

- (14) A identificação dos registos específicos a manter relativos à formação contínua e às avaliações, em conformidade com o CV-CAR 3;
- (15) 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.
- (j) 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.
- (k) 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, AVALIADORES 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 exame 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 exame 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.

2.3.D.110 Instrutor de formação teórica

- (a) A formação teórica só deve ser ministrada por instrutor devidamente qualificado.
- (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 ou ao prestador de serviço de navegação aérea que possui experiência e conhecimentos adequados;
 - (2) Tiver demonstrado aptidões pedagógicas à organização de formação ou ao prestador de serviço de navegação aérea.

2.3.D.115 Instrutores de formação prática

A formação prática só deve ser ministrada por um titular de uma licença de controlador de tráfego aéreo, devidamente qualificado e detentor de uma autorização OJTI ou uma autorização STDI.

Nota. — Os procedimentos para Serviços de Navegação Aérea - formação (Doc. 9868) contém orientações sobre a qualificação de instrutor responsável pela formação no posto de trabalho (OJTI) de controle de tráfego aéreo e sobre formação e avaliação baseado em competências para controladores de tráfego aéreo. O manual de formação e avaliação com base em competências de controladores de tráfego aéreo e o manual sobre formação e avaliação de instrutor responsável pela formação no posto de trabalho (OJTI) de controle de tráfego aéreo com base em competências (Doc. 10056, Volumes I e II) fornecem orientações adicionais para apoiar as partes interessadas na implementação bem-sucedida de formação e avaliação com base em competências para controladores de tráfego aéreo.

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

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

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

O requerente de uma autorização OJTI deve:

- (a) Ser titular de uma licença de controlador de tráfego aéreo com uma qualificação adequada e um averbamento de órgão de controle válido;
- (b) Ter exercido os privilégios da qualificação objeto da instrução durante um período mínimo de 2 (dois) anos imediatamente anterior ao pedido;
- (c) Tiverem exercido o privilégio do averbamento de órgão de controle válido sobre o qual incide a instrução num período imediatamente anterior de, pelo menos, 6 (seis) meses;
- (d) 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.

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 refrescamento em práticas pedagógicas durante o seu prazo de validade, desde que sejam satisfeitos os requisitos prescritos nos parágrafos (a) e (b) da subsecção 2.3. D.125.
- (c) Se a autorização OJTI tiver expirada, pode ser renovada através de:
 - (1) Formação de refrescamento 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 (a) e (b) 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 (a) e (b) 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 (c) da subsecção 2.3.D.125, 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.
- (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 excepcionais 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.

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

- (a) O requerente de uma autorização STDI deve:
 - (1) Ter, pelo menos, 2 (dois) anos de experiência na qualificação a que se destina a instrução;
 - (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.
 - (3) Tiverem demonstrado conhecimento das práticas operacionais vigentes;
- (b) Sem prejuízo do disposto no parágrafo (1) (a):
 - (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.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 refrescamento em práticas pedagógicas durante o seu prazo de validade.
- (c) Se a autorização STDI expirar, pode ser renovada através de:
 - (1) Formação de refrescamento 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) A autorização STDI deve obedecer os moldes determinados pela autoridade aeronáutica.

2.3.D.200 AVALIADORES

2.3.D.205 Privilégios do avaliador

- (a) As avaliações de competência devem ser efetuadas apenas por titulares de uma autorização de avaliador.
- (b) Os titulares de uma autorização de avaliador podem realizar as avaliações de competências para efeitos do disposto no parágrafo (c) da subsecção 2.3.C.110, paragrafo (a)(4) da subsecção 2.3.B.110 e parágrafo (3)(e) da subsecção 2.3.C.405.

2.3.D.210 Interesses estabelecidos

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

2.3.D.215 Autorização de avaliador

Os requerentes de uma autorização de avaliador devem:

- (a) Ser detentor de uma licença de controlador de tráfego aéreo com a qualificação válida no órgão de controlo para o qual se pretende a autorização;
- (b) Ter, pelo menos, 2 (dois) anos de experiência como instrutor de OJT; e
- (c) No ano anterior ao pedido, ter concluído com aproveitamento um curso de avaliador 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 autorização de avaliador

- (a) A autorização de avaliador é válida por um prazo de 3 (três) anos.
- (b) A autorização de avaliador deve ser revalidada se o titular tiver realizado 3 avaliações de competência dentro do prazo de validade da autorização. Uma das avaliações de competência deve ter sido observada por um inspetor da autoridade aeronáutica ou por um examinador designado pela autoridade aeronáutica para o efeito.
- (c) Renovação:
 - (1) se a autorização estiver expirada e o candidato não cumprir com os requisitos de revalidação, este deve receber uma formação de refrescamento em aptidões de avaliação e em práticas operacionais vigentes e ser aprovado numa avaliação de competências de avaliador.
 - (2) se a autorização estiver expirada e o candidato cumprir com os requisitos de revalidação, a Autoridade aeronáutica pode proceder à renovação sem exigir o cumprimento de quaisquer outros requisitos.

2.3.D.225 Circunstâncias especiais

Se não houver um avaliador qualificado disponível, a autoridade aeronáutica pode, à sua discricção, autorizar um inspetor ou um instrutor OJT qualificado no órgão de controlo que não cumpre com todos os requisitos relevantes de autorização de avaliadores especificados neste CV-CAR para realização da avaliação de competência.

2.3.D.300 EXAMINADORES

2.3.D.305 Requisitos gerais

O candidato a examinador deve:

- (a) Possuir uma reputação que revele integridade e confiança, na indústria e na comunidade;
- (b) Possuir um bom registo como controlador de tráfego aéreo em relação a acidentes, incidentes e infrações; e
- (c) Possuir uma licença de controlador de tráfego aéreo, qualificações ou averbamentos que nunca tenham sido revogadas por falsificação ou fraude;

2.3.D.310 Privilégios de examinador

- (a) As avaliações conducentes à emissão de uma licença, qualificação e averbamento devem ser efetuadas apenas por titulares de uma designação de examinador.
- (b) Os titulares de uma designação de examinador podem realizar as seguintes avaliações:
 - (1) De instruendos de controlo de tráfego aéreo e de controladores de tráfego aéreo para a emissão de licença, de averbamentos de qualificação e de um averbamento de órgão de controlo;
 - (2) De candidatos a instrutores ou de candidatos a avaliadores quando for assegurada a conformidade com os requisitos previstos nos parágrafos (2) a (4) (d).
- (c) Os titulares de uma designação de examinador também podem realizar as avaliações de competências para efeitos do disposto no parágrafo (c) da subsecção 2.3.C.110, parágrafo (a)(4) da subsecção 2.3.B.110 e parágrafo (3)(e) da subsecção 2.3.C.405.
- (d) 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 avaliações de um candidato à emissão ou renovação de uma autorização STDI, se forem titulares da autorização OJTI e tiverem exercido os privilégios dessa autorização durante, pelo menos, 3 (três) anos;
 - (3) Para avaliações de um candidato à emissão ou renovação de uma autorização de instrutor de formação teórica e OJTI, se forem titulares destas autorizações e tiverem exercido os privilégios dessa autorização durante, pelo menos, 3 (três) anos;
 - (4) Para avaliações de um candidato à emissão 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 a avaliação.

2.3.D.315 Interesses estabelecidos

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

2.3.D.320 Designação de examinador

O requerente de uma designação de examinador deve:

- (a) Ser detentor de uma autorização de avaliador;
- (b) Ter participado no seminário de padronização de examinador da Autoridade; e
- (c) Ser observado pela autoridade aeronáutica ou um examinador designado para o efeito a realizar uma avaliação.

2.3.D.325 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 se o titular tiver realizado 3 avaliações dentro do prazo de validade da autorização.
- (c) Uma das avaliações referido no parágrafo anterior, deve ter sido observado por um inspetor da autoridade aeronáutica ou por um examinador designado pela autoridade aeronáutica para o efeito.
- (d) A designação de examinador pode ser renovada nas seguintes circunstâncias:
 - (1) se a designação estiver expirada e o candidato não cumprir com os requisitos de revalidação, este deve participar no seminário de padronização de examinador da Autoridade e ser observado pela autoridade aeronáutica ou um examinador designado para o efeito a realizar uma avaliação;
 - (2) se a autorização estiver expirada e o candidato cumprir com os requisitos de revalidação, a Autoridade aeronáutica pode proceder à renovação sem exigir o cumprimento de quaisquer outros requisitos.

2.3.D.330 Circunstâncias especiais

- (a) Se não houver um examinador que cumpra os requisitos da designação, a autoridade aeronáutica pode, à sua discricção, designar um inspetor ou um avaliador que não cumpre com todos os requisitos relevantes da designação de examinador especificados neste CV-CAR para realização da avaliação.
- (b) Para efeitos do parágrafo anterior, a autoridade aeronáutica pode exigir que o prestador de serviços de navegação aéreo apresente uma análise de risco.

2.3.E FORMAÇÃO, EXAME E AVALIAÇÃO

2.3.E.100 REQUISITOS GERAIS

2.3.E.105 Formação conduzida numa Organização de Formação Aprovada

- (a) A autoridade pode aprovar um programa de formação para uma licença, qualificação ou averbamento que permite um meio alternativo de cumprimento com os requisitos de experiência determinadas no presente CV-CAR quando a formação é conduzida numa Organização de Formação Aprovada sob currículo especial aprovado pela autoridade nos termos do CV-CAR 3.

- (b) Previamente à autorização do meio alternativo de cumprimento que permite que a Organização de Formação Aprovada conduza a formação sem cumprir com os requisitos de experiência determinados no presente CV-CAR, a autoridade aeronáutica deve garantir que o programa de formação aprovado proporciona um nível de competência pelo menos igual à formação que cumpre com os requisitos mínimos de experiência proporcionada ao pessoal que não recebe tal currículo especial aprovado.

- (c) A formação aprovada para o controlador de tráfego aéreo deve ser realizada numa Organização de Formação Aprovada.

- (d) O CV-CAR 3 determina os requisitos relativos à certificação e administração das Organizações de Formação Aprovadas para condução da formação aprovada.

Nota 1: A formação aprovada referida na alínea c) refere-se essencialmente à formação aprovada para a emissão de uma licença ou qualificação de acordo com estes regulamentos. Não se pretende incluir a formação aprovada para a manutenção da competência ou para uma qualificação operacional após a emissão inicial de uma licença ou qualificação.

Nota 2: Os procedimentos de apoio ao desenvolvimento de formação e avaliação com base em competências para controladores de tráfego aéreo, incluindo a estrutura de competências da ICAO estão estabelecidos no documento de Treino de Procedimentos para os Serviços de Navegação Aérea (PANS-TRG, Doc. 9868).

2.3.E.110 Exame e avaliação: hora, local, pessoas designadas e formato

Os exames e as avaliações determinados por este CV-CAR são ministrados em horários e locais e por pessoas autorizadas ou designadas pela autoridade aeronáutica:

- (a) O exame é realizado por escrito ou em formato informático;
- (b) Para além do exame escrito, os candidatos podem ser questionados oralmente durante a avaliação, conforme for adequado.

2.3.E.115 Exames e avaliações: pré-requisitos, notas de aprovação e repetição de teste após reprovação

- (a) Um candidato a um exame ou a uma avaliação 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 e/ou experiência para realizar o exame e avaliação.
- (b) Um candidato deve mostrar 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 do pessoal aeronáutico; e
 - (4) Endereço de residência, se diferente do endereço para envio de correspondência do candidato.
- (c) A nota mínima de aprovação para o exame é de 70%.
- (d) Um candidato deve, antes de realizar avaliação para uma licença, qualificação ou averbamento, aprovar no exame exigido dentro do período de 24 (vinte e quatro) meses do calendário antes do mês em que o candidato completa com sucesso a avaliação.
- (e) A repetição do exame ou avaliação após reprovação ocorre nos seguintes casos:
 - (1) Um candidato a um exame ou avaliação que reprove nesses exames ou avaliações pode voltar a candidatar-se para realizar o exame ou avaliação 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 ou avaliação; e
 - (ii) Uma autorização por parte do instrutor autorizado que tenha ministrado ao candidato o treino adicional.

2.3.E.200 FORMAÇÃO DE CONTROLADORES DE TRÁFEGO AÉREO

2.3.E.205 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.210 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 **refrescamento**;
 - (ii) Formação de conversão, se for caso disso.
- (b) Além dos tipos de formação a que se refere o parágrafo (a), os controladores de tráfego aéreo podem ainda realizar as seguintes formações:
- (1) Formação 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 **avaliadores** conducente à emissão, revalidação ou renovação de uma **autorização de avaliador**.

2.3.E.300 REQUISITOS APLICÁVEIS À FORMAÇÃO INICIAL

2.3.E.305 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 subseção 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.310 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 subseção 2.3.E.305;
 - (2) A estrutura da formação inicial ministrada em conformidade com o parágrafo (b) da subseção 2.3.E.315;
 - (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 subseção 2.3.E.305, 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 subseções 2.3.E.320 e 2.3.E.330, bem como, os objetivos de desempenho em conformidade com as subseções 2.3.E.325 e 2.3.E.335;
 - (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.315 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.320 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.325 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.325 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
 - (b) Uma autorização por parte de um instrutor autorizado que tenha ministrado ao candidato o treino adicional.

2.3.E.325 Objetivos de desempenho da formação de base

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

- (a) Verificação e utilização do equipamento do posto de trabalho;
- (b) Desenvolvimento e manutenção do conhecimento da situação através da monitorização do tráfego e da identificação das aeronaves, se for caso disso;
- (c) Monitorização e atualização da apresentação de dados de voo;
- (d) Manutenção de uma escuta contínua na frequência adequada;
- (e) Emissão de autorizações, instruções e informações adequadas para o tráfego;
- (f) Utilização da fraseologia aprovada;
- (g) Comunicação eficaz;
- (h) Aplicação da separação;
- (i) Aplicação da coordenação, consoante necessário;
- (j) Aplicação dos procedimentos previstos para o espaço aéreo simulado;
- (k) Detecção de potenciais conflitos entre aeronaves;
- (l) Priorização de medidas;
- (m) Seleção de métodos de separação adequados.

2.3.E.330 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 subseção 2.3. E.335.
- (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 subseção 2.3.E.335 e a conduta adequada para realizar operações seguras no serviço de controlo de tráfego aéreo.

2.3.E.335 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:
 - (a) Gerem o volume de trabalho e prestam serviços de tráfego aéreo numa área de responsabilidade definida do controlo regional; e
 - (b) Aplicam o controlo regional de vigilância, as técnicas de planeamento e os procedimentos operacionais ao tráfego regional.

2.3.E.400 REQUISITOS APLICÁVEIS À FORMAÇÃO OPERACIONAL NO ÓRGÃO DE CONTROLO

2.3.E.405 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 subseção 2.3.E.420 e homologados pela autoridade aeronáutica.
- (c) A formação operacional no órgão de controlo deve incluir:
 - (1) Procedimentos operacionais;
 - (2) Aspectos específicos das tarefas;
 - (3) Situações anómalas e de emergência; e
 - (4) Fatores humanos.

2.3.E.410 Pré-requisitos da formação operacional no órgão de controlo

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

- (a) Uma licença de instruendo de controlo de tráfego aéreo com a qualificação adequada e, se for caso disso, um averbamento de qualificação; ou
- (b) 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 no parágrafo (c) da subsecção 2.3.C.110, e o parágrafo (b) da subsecção 2.3. B.305.

2.3.E.415 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.420;
 - (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.425, 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.430, 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.420 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.210.
- (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.305 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 subseção 2.3.E.305, 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.425 Demonstração dos conhecimentos teóricos e da compreensão

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

2.3.E.430 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.

2.3.E.500 REQUISITOS APLICÁVEIS À FORMAÇÃO CONTÍNUA

2.3.E.505 Formação contínua

A formação contínua consiste em cursos de formação de **refrescamento** 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 subseção 2.3. C.405.

2.3.E.510 Formação de **Refrescamento**

- (a) Os cursos de formação de **refrescamento** 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 **refrescamento** 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 anômalas 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 **refrescamento** e, caso exista um módulo para **refrescamento** das aptidões dos controladores de tráfego aéreo, devem também ser estabelecidos objetivos de desempenho.

2.3.E.515 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.600 FORMAÇÃO DE INSTRUTORES E AVALIADORES

2.3.E.605 Formação de Instrutores

- (a) A formação de instrutores práticos deve ser elaborada e ministrada por organizações de formação e consistir:

- (1) Num curso de técnicas de instrução para instrutores incluindo uma avaliação;
 - (2) Num curso de formação de **refrescamento** 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.610 Formação de **Avaliadores**

- (a) A formação de **avaliadores** deve ser elaborada e ministrada por organizações de formação **aprovada** e consistir:
- (1) Num curso de formação de **avaliadores** incluindo um exame;
 - (2) Num curso de formação de **refrescamento** sobre aptidões de avaliação;
 - (3) Em métodos para avaliar a competência dos **avaliadores**.
- (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

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 registrar treino de terra por parte de um instrutor autorizado nas seguintes matérias adequadas aos privilégios de um operador de estação aeronáutica:

- (a) Conhecimentos Gerais - serviços de tráfego aéreo prestados em Cabo Verde;
- (b) 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;
- (c) Procedimentos operacionais - procedimentos de comunicação, fraseologia, rede de telecomunicações;
- (d) Regras e regulamentos - regras e regulamentos aplicáveis ao operador de estação aeronáutica;
- (e) Equipamento de telecomunicações - princípios, uso e limitações do equipamento de telecomunicações numa estação aeronáutica.

2.3.F.120 Exames

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

- (a) Ter recebido um averbamento relativo ao exame por parte do instrutor autorizado que:
 - (i) Conduziu a formação nas áreas de conhecimentos;
 - (ii) Certifique que a pessoa está preparada para os exames exigidos;
- (b) Passar nos exames exigidos.

2.3.F.125 Experiência

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

- (a) 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

- (b) 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 Avaliação

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

- (a) Operar o equipamento de telecomunicações em uso; e
- (b) 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.G DISPOSIÇÕES REVOGATÓRIAS E FINAIS

2.3.G.100 REVOGAÇÃO E ENTRADA EM VIGOR

2.3.G.105 REVOGAÇÃO

É revogada 2ª edição do CV – CAR 2.3, publicada a 19 de março de 2018.

2.3.G.110 ENTRADA EM VIGOR

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

NI – Norma de Implementação

NI: 2.3.B.105 (a) Especificações para as licenças eletrônicas de pessoal

Geral	I	Nome do Estado (em negrito)
	II	Título da licença (em negrito acentuado), incluindo a categoria da aeronave
	III	Número de série da licença composto de algarismos e/ou letras em algarismos arábicos
Informação Pessoal	IVa	Fotografia do titular ¹
	IVb	Nome completo do titular em alfabeto romano
	IVc	Data de nascimento do titular (dd-mm-aaaa)
	V	Endereço do titular
	VI	Nacionalidade do titular
	VII	Assinatura do titular
Autoridade emissora	VIII	Autoridade aeronáutica e, se necessário, condições sob as quais a licença foi emitida;
	IX	Assinatura digital da autoridade aeronáutica e a data e hora da emissão
	Xa	Data e hora da última sincronização com o servidor da autoridade aeronáutica
	Xb	Código de leitura mecânica para obter dados de autenticação
Qualificações e Averbamentos	XIa	Qualificações, por exemplo: controlo de aeródromo, controlo de aproximação por procedimentos entre outros, incluindo o órgão de controlo, data de emissão e data de validade.
	XIb	Averbamento de proficiência linguística incluindo a língua, validade, data de emissão e assinatura da autoridade
	XIc	Outros averbamentos como OJTI, STDI e de avaliador, incluindo informação da validade, data de emissão e assinatura da autoridade
Observações	XII	Observações, ou seja, averbamentos especiais relativos a limitações e averbamentos para privilégios
	XII	Quaisquer outros detalhes exigidos que a autoridade aeronáutica considere ser conveniente
Certificação Médica	XIIIa	Classe (1, 2 ou 3)
	XIIIb	Data de validade (dd-mm-aaaa)

	XIIIc	Limitações médicas especiais, se aplicável
	XIII d	Outras informações associadas com o certificado médico, conforme determinado pela Autoridade Aeronáutica
Informação complementar adicional	XIVa	Outras informações associadas com a licença, conforme determinado pela autoridade aeronáutica
	XIVb	Outras informações associadas com a licença, conforme determinado pela autoridade aeronáutica
	XIVc	Outras informações associadas com a licença, conforme determinado pela autoridade aeronáutica

NI: 2.3.C.320 Requisitos de avaliação

Os requisitos de avaliação 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:

Nota: Orientação sobre idade máxima da fotografia pode ser encontrada no Manual de estabelecimento e gestão do sistema de licenciamento de Pessoal dum Estado (Doc 9379). Especificações de fotografia encontram-se estabelecidos no Documentos de viagem de leitura por máquina (MRTD), Parte 3 (Doc 9303)

- (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:

(i) 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.
- (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 decolagem;
 - (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	As estruturas gramaticais básicas e os padrões de frases associados a situações previsíveis nem sempre são	A variedade e exatidão do vocabulário são com frequência suficientes para comunicar sobre tópicos comuns,	Produz trechos de linguagem, mas a fraseologia e o uso das pausas são com frequência inadequados. As hesitações ou a lentidão no	A compreensão é com frequência exata nos tópicos comuns, concretos e relacionados com o trabalho quando o	As respostas são por vezes imediatas, adequadas e informativas. Consegue iniciar e manter trocas com uma facilidade

	com frequência interferem com a facilidade de entendimento.	bem controlados. Os erros interferem frequentemente com o significado.	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.	processamento da linguagem podem impedir a comunicação eficaz. Os marcadores discursivos são por vezes distrativos.	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.	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	As estruturas gramaticais e exemplos de frases básicos são usados criativamente e geralmente encontram-se bem controlados. Podem ocorrer erros, particularmente em	A variedade e exatidão do vocabulário são geralmente suficientes para comunicar eficazmente sobre tópicos comuns, concretos e relacionados com o trabalho. Consegue com frequência	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	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	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-

	facilidade de entendimento.	circunstâncias incomuns ou inesperadas, mas raramente interferem com o significado.	parfrasear com sucesso quando fica com falta de vocabulário em circunstâncias incomuns ou inesperadas.	eficaz. Pode fazer uso limitado dos marcadores ou conectores do discurso. Os marcadores discursivos não são distrativos.	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.	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	As estruturas gramaticais e padrões de frases básicos são bem controlados de forma consistente. São tentadas estruturas complexas, mas com erros que por vezes	A variedade e exatidão do vocabulário são suficientes para comunicar eficazmente sobre tópicos comuns, concretos e relacionados com o trabalho. Consegue parafrasear de modo	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	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	As respostas são imediatas, adequadas e informativas. Gere a relação falante/ouvinte eficazmente.

	facilidade de entendimento.	interferem com o significado.	consistente e com sucesso. O vocabulário é por vezes idiomático.	discurso adequados.	acontecimentos. É capaz de compreender uma grande diversidade de variantes linguísticas (dialeto e/ou sotaque) ou tons.	
Especialista 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 subtilezas linguísticas e culturais.	Interage com facilidade em quase todas as situações. É sensível a sugestões verbais e não verbais, e responde de modo apropriado.