



# BOLETIM OFICIAL

## 2º SUPLEMENTO

<b>ÍNDICE</b>	
<b>PARTE E</b>	<b>AGÊNCIA DE AVIAÇÃO CIVIL:</b>
	<i>Conselho de Administração:</i>
	<b>Regulamento de Aviação Civil: – CV-CAR 2.3</b>
	Licenciamento de controladores de trafego aéreo ..... 2
	<b>Regulamento de Aviação Civil: – CV-CAR 2.4</b>
	Disposições médicas para o licenciamento do pessoal aeronuatico ..... 22

**PARTE E****AGÊNCIA DE AVIAÇÃO CIVIL****Conselho de Administração****Regulamento de Aviação Civil****CV-CAR 2.3****Licenciamento de controladores de tráfego aéreo****de 6 de Agosto de 2015**

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

Assim, por forma a acompanhar as emendas ao Anexo 1 (emendas 172) à Convenção, torna-se necessário proceder à revisão do CV-CAR Parte 2, no que respeita as disposições médicas para o licenciamento do pessoal.

Neste âmbito, num exercício de simplificação, procedeu-se à divisão do CV-CAR Parte 2 em quatro CV-CAR, licenciamento de tripulação de voo e oficial de operações de voo, licenciamento de técnicos de manutenção de aeronaves, licenciamento de controladores de tráfego aéreo e disposições médicas para o licenciamento do pessoal.

Deste modo, a edição deste CV-CAR visa apenas determinar 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.

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

Por último, impõe-se ressaltar que o presente CV-CAR foi submetido à consulta pública, garantindo o direito à informação e o direito à participação da comunidade aeronáutica e do público em geral.

**2.3.A DISPOSIÇÕES GERAIS****2.3.A.100 REGRAS BÁSICAS****2.3.A.105 Objecto**

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.

**2.3.A.110 Aplicabilidade**

O presente CV-CAR é aplicável:

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

**2.3.A.115 Definições**

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

- (1) «Conversão», acção 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;

- (2) «Desempenho humano», capacidades e limitações humanas que têm um impacto na segurança e eficiência das operações aeronáuticas;
- (3) «Renovação de uma licença, averbamento, autorização, designação», acto 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;
- (4) «Revalidação de uma licença, averbamento, autorização, designação», acto 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;
- (5) «Substâncias psicoactivas», álcool, opióides, canabinóides, sedativos e hipnóticos, cocaína, outros psico-estimulantes, alucinogénios, e solventes voláteis, donde o café e o tabaco estão excluídos;
- (6) «Uso problemático de substâncias», o uso de uma ou mais substâncias psicoactivas por parte do pessoal de aviação de uma forma que:
  - (i) Constitua um prejuízo directo para o utilizador ou ponha em perigo as vidas, saúde ou bem-estar de outros; ou
  - (ii) Cause ou piore um problema ou distúrbio ocupacional, social, mental ou físico;
- (7) «Validação», acção levada a cabo por Cabo Verde como uma alternativa a emitir a sua própria licença, ao aceitar a licença emitida por outro Estado Contratante como equivalente à sua própria licença para uso em aviões registados em Cabo Verde.

**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.B.100 GENERALIDADES****2.3.B.105 Especificações para as licenças do pessoal**

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

- (1) Conteúdo - o número do item mostrado é sempre impresso em associação com o título dos itens descritos nos parágrafos (2) e (3):
  - (i) Itens permanentes:
    - (A) I - Nome Cabo Verde (em negrito);
    - (B) II - Título da licença (em negrito acentuado), incluindo a categoria da aeronave, (A) ou (H);
    - (C) III - Número de série da licença composto de algarismos e/ou letras em algarismos arábicos e em escrita romana;
    - (D) IV - Nome completo do titular e data de nascimento;
    - (E) V - Endereço do titular;
    - (F) VI - Nacionalidade do titular;

- (G) VII - Assinatura do titular;
  - (H) VIII - Autoridade aeronáutica e, se necessário, condições sob as quais a licença foi emitida;
  - (I) IX - Certificação da validade e autorização para os privilégios concedidos;
  - (J) X - Assinatura do oficial que emite a licença e a data de emissão;
  - (K) XI - Selo ou carimbo da autoridade aeronáutica;
- (ii) Itens variáveis que podem aparecer numa parte separada ou destacável do formulário principal:
- (A) XII - Qualificações tais como classe, tipo, instrutor com as datas de expiração;

Nota: Os privilégios relativos à radiotelefonia (R/T) são aqui incluídos.

- (B) XIII - Observações ou seja, endossos especiais relativos a limitações e endossos para privilégios (incluindo endossos de proficiência linguística);
  - (C) XIV - Quaisquer outros detalhes exigidos pela autoridade aeronáutica;
- (2) Material - o papel ou outro material usado deve evitar ou mostrar prontamente qualquer alteração;
  - (3) Língua - as licenças devem ser emitidas na língua portuguesa e devem incluir uma tradução em inglês;
  - (4) Formato - a licença de controlador de tráfego aéreo emitido pela autoridade aeronáutica deve obedecer o modelo constante do anexo A, que faz parte integrante do presente CV-CAR.

### 2.3.B.110 Requisitos de actualização e manutenção de competência

- (a) O detentor de uma licença de controlador de tráfego aéreo não pode desempenhar quaisquer funções sob essa licença, excepto se:
  - (1) Tiver exercido durante pelo menos 3 (três) dos 6 (seis) meses anteriores, como controlador de tráfego aéreo na unidade de controlo, para a qual pretende a qualificação ou nas posições de operação para as quais esteja qualificado;
  - (2) Tiver mostrado que satisfaz os requisitos para a licença e para a qualificação na respectiva unidade de controlo ou para operação em posições para as quais se tenha previamente qualificado; e
  - (3) Tiver sido submetido com sucesso, nos últimos 12 (doze) meses, a uma avaliação de competência determinada pela autoridade aeronáutica, na respectiva unidade de controlo ou para operação em posições para as quais se tenha previamente qualificado.
- (b) Para além de satisfazer todos os requisitos aplicáveis desta parte, um controlador de tráfego aéreo deve restabelecer a experiência recente, submetendo-se com sucesso a uma avaliação das suas funções, por um instrutor ou supervisor de controlador de tráfego aéreo autorizado.

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

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

### 2.3.B.200 VALIDAÇÃO E CONVERSÃO

#### 2.3.B.205 Validação de licenças e qualificações emitidas por outros Estados Contratantes

- (a) Uma pessoa que detenha uma licença e qualificação actual e válida emitida por outro Estado Contratante em conformidade com o Anexo 1 da OACI, pode candidatar-se a uma validação de tal licença e qualificação para uso aeronaves em Cabo Verde.
- (b) A autoridade aeronáutica pode validar licenças, qualificações emitidas por outros Estados Contratantes nas seguintes condições:
  - (1) O candidato demonstrou e a autoridade aeronáutica aceitou a necessidade de tal validação;
  - (2) O candidato não possui actualmente uma licença emitida pela autoridade aeronáutica;
  - (3) O candidato detém, se aplicável, um certificado médico válido emitido pelo Estado Contratante que emitiu a licença;
  - (4) O candidato demonstra capacidade para ler, falar, escrever e entender a língua usada nas comunicações de radiotelefonia em Cabo Verde e a língua inglesa, e se aplicável, tal demonstração deve estar de acordo com os requisitos de proficiência linguística especificados na secção 2.3.B.300;
  - (5) O candidato passa nos exames de legislação aeronáutica, regras de voo, procedimentos ou quaisquer outros exames ou testes de perícia que possam ser determinados pela autoridade aeronáutica;
  - (6) A autoridade aeronáutica confirmou com a autoridade emissora que a licença, qualificação ou autorização original é autêntica, válida e actual e não se encontra sob revogação ou suspensão;
  - (7) A autoridade aeronáutica está satisfeita com o facto de que os critérios aplicados pelo Estado Contratante na emissão dessa licença ou qualificações não estão abaixo das normas da OACI;
  - (8) A validade e privilégios da validação não excedem os da licença ou qualificação original, não devendo ser superior a 1 (um) ano a contar a partir da data de emissão;

Nota: Esta disposição não se destina a impedir que o Estado que emitiu a licença prolongue, através de uma notificação adequada, o período de validade da licença sem necessariamente exigir ou a devolução física da licença ou a apresentação do titular da licença perante as autoridades desse Estado.

- (c) O candidato a uma validação sob este CV-CAR deve:
  - (1) Apresentar à autoridade aeronáutica a licença estrangeira e um comprovativo da experiência exigida através da apresentação do registo;
  - (2) Fornecer à autoridade aeronáutica, se aplicável, um certificado médico na língua inglesa ou acompanhado por uma tradução na língua inglesa que tenha sido assinada por um oficial ou representante da autoridade aeronáutica estrangeira que emitiu a licença;
  - (3) Usar apenas uma licença estrangeira como base para obter uma validação;
  - (4) Candidatar-se a tal validação no formulário e do modo estabelecido pela autoridade aeronáutica.
- (d) Ao emitir um documento de validação a autoridade aeronáutica deve:
  - (1) Indicar no documento de validação o número da licença ou do certificado estrangeiro e o país de emissão;
  - (2) Especificar os privilégios da licença original que estão autorizados, quando a validação estiver limitada a privilégios específicos;
- (e) Em circunstâncias em que é exigida a validação de uma licença estrangeira para cumprir tarefas específicas de duração finita, a autoridade aeronáutica pode, à sua discrição, validar tal licença em relação a essas tarefas sem o titular satisfazer os requisitos do parágrafo (b).
- (f) Uma pessoa, que receba uma validação sob este CV-CAR, ao exercer os privilégios dessa validação deve:
  - (1) Ficar sujeita às limitações e restrições constantes na validação na licença estrangeira;
  - (2) Não exercer os privilégios da validação quando a licença estrangeira da pessoa tenha sido revogado ou suspenso;
  - (3) Trazer consigo o documento de validação com a licença anterior; e
  - (4) Cumprir com os requisitos deste CV-CAR.

**2.3.B.210 Validação e conversão de licenças por crédito no sistema de licenciamento de outro Estado Contratante**

- (a) A autoridade aeronáutica pode emitir um certificado de validação ou uma licença com as qualificações aplicáveis ao titular de uma licença estrangeira actual 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 validação ou conversão de uma licença de tráfego aéreo demonstre para satisfação da autoridade aeronáutica os conhecimentos de legislação aeronáutica relevantes para a licença a ser validada.
- (b) O candidato ao certificado de validação ou conversão deve apresentar à autoridade aeronáutica:
- (1) A licença estrangeira e o comprovativo da aceitação da licença através da apresentação do registo;
  - (2) O certificado médico relevante para a licença a ser validada, desde que o certificado médico estrangeiro cumpra com os requisitos do CV-CAR 2.4;
  - (3) O comprovativo de proficiência linguística na língua usada na radiotelefonía em Cabo Verde e em Inglês como especificado na secção 2.3.B.300 ou deve demonstrar à autoridade aeronáutica a capacidade linguística como especificado na secção 2.3.B.300.
- (c) A autoridade aeronáutica deve verificar a autenticidade da licença, qualificações, autorizações junto ao Estado que emitiu a licença antes de emitir a validação.
- (d) A autoridade aeronáutica pode emitir um certificado de validação, o qual é válido por 1 (um) ano, desde que a licença, qualificações, autorizações estrangeiros permaneçam válidos.

**2.3.B.300 PROFICIÊNCIA LINGUÍSTICA****2.3.B.305 Averbamento de proficiência linguística**

- (a) Os controladores de tráfego aéreo, os instrutores de controlador de tráfego aéreo e os operadores de estação aeronáutica devem demonstrar a capacidade para falar e entender a língua inglesa usada nas comunicações de radiotelefonía.
- (b) O pessoal aeronáutico identificado no parágrafo (a) deve demonstrar a capacidade para falar e entender a língua inglesa usada nas comunicações de radiotelefonía pelo menos ao Nível Operacional (Nível 4).
- (c) Para cumprir com os requisitos de proficiência linguística especificados no parágrafo (b), o candidato a uma licença ou o titular de uma licença deve demonstrar a conformidade com os descritores holísticos do parágrafo (d) e com o Nível Operacional (Nível 4) da Escala de Avaliação de Proficiência Linguística especificados no Anexo B.
- (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 com os desafios linguísticos apresentados por uma complicação ou por uma viragem inesperada nos acontecimentos que ocorra dentro do contexto de uma situação de trabalho de rotina ou de uma tarefa de comunicação com a qual estes estariam em contrário familiarizados; e
  - (5) Usar um dialecto 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 actualizado 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 item (a) da subsecção 2.B.205 deve ser formalmente avaliada em intervalos de acordo com o nível individual de proficiência demonstrado como se segue:
- (1) Os que demonstrarem proficiência linguística ao Nível Operacional (Nível 4) devem ser avaliados em intervalos não superiores a 3 (três) anos;
  - (2) Os que demonstrarem proficiência linguística ao Nível Alargado (Nível 5) devem ser avaliados em intervalos não superiores a 6 (seis) anos; e
  - (3) Os que demonstrarem proficiência linguística ao Nível Perito (Nível 6) devem estar isentos da continuação da avaliação linguística.
- (b) O método de avaliação da proficiência linguística deve ser determinado pela autoridade aeronáutica.
- (c) A autoridade aeronáutica pode delegar a avaliação da proficiência linguística a um organismo de avaliação linguística que preste o serviço em nome da autoridade aeronáutica.

**2.3.B.315 Avaliação da proficiência linguística**

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

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

**2.3.B.320 Formação linguística**

- (a) Os prestadores de serviços de navegação aérea devem disponibilizar formação linguística para que o nível exigido de proficiência linguística dos controladores de tráfego aéreo seja mantido pelos:
- (1) Titulares de um averbamento de proficiência linguística a nível operacional (nível 4);
  - (2) Titulares de licenças que não tenham a possibilidade de utilizar regularmente as suas aptidões, a fim de manterem as respectivas 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;
- (2) Examinador operacional de proficiência linguística.

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

- (a) O candidato a examinador linguístico deve cumprir com os seguintes requisitos:
- (1) Idade - um candidato a examinador linguístico deve ter pelo menos 25 (vinte e cinco) anos de idade;
  - (2) Elegibilidade Geral - um candidato a examinador linguístico deve:
    - (i) Ser licenciado em ensino de língua para a qual é pretendida a autoridade examinadora;
    - (ii) Possuir uma reputação que revele integridade e confiança na comunidade;
    - (iii) Possuir um bom registo como profissional de ensino de língua; e
    - (iv) Nunca ter sido suspenso como profissional de ensino de língua por falsificação ou fraude;
  - (3) Conhecimentos - o candidato a examinador linguístico deve:
    - (i) Ter concluído satisfatoriamente uma formação de examinador de proficiência linguística;
    - (ii) Ter bom conhecimento dos regulamentos e materiais de orientação relacionados com o exame de proficiência linguística;
    - (iii) Ter conhecimentos sobre os princípios básicos da língua e ter consciência cognitiva sobre as funções da língua;

- (iv) Ter conhecimentos sobre influências históricas da língua;
  - (v) Estar familiarizado com variedades de métodos de ensino, exames, técnicas do ensino da língua, princípios de desenvolvimento curricular e com as noções de estilo e motivação do aluno;
  - (vi) Ser capaz de relacionar a abordagem utilizada entre a teoria e aprendizagem da língua e ser capaz de desenvolver um programa de um curso da língua (objectivos do curso, currículo e actividades);
  - (vii) Estar familiarizado com língua usada nas comunicações de radiotelefonia;
  - (viii) Ter bom conhecimento de informática na óptica 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 factores que influenciam a aquisição da segunda língua, bem como o papel da formação e exame para aquisição da segunda língua;
  - (xi) Completar com sucesso um seminário de padronização de examinador no prazo de um ano antes da designação;
- (4) Experiência - o candidato a examinador linguístico deve ter pelo menos 5 (cinco) anos de experiência em ensino da língua.
- (b) Manutenção da aceitação - após a designação, um examinador linguístico deve manter-se actualizado através de participação em formação periódica e em reunião ou seminário de padronização de examinadores realizados pela autoridade aeronáutica.
- (c) Privilégios - sujeito ao cumprimento com os requisitos especificados neste CV-CAR, os privilégios da designação do examinador são conduzir exame de proficiência linguística para emissão, renovação e reemissão de qualificação de proficiência linguística conforme listado na designação do examinador.
- (d) Validade - sujeito ao cumprimento com os requisitos especificados neste CV-CAR, o período de validade da designação de um examinador é de 3 (três) anos.
- (e) A renovação tem lugar à discricção da autoridade aeronáutica.
- (f) Um candidato à renovação da designação de examinador linguístico deve ter realizado pelo menos 5 (cinco) exames de proficiência linguística em cada ano dentro do período da validade da designação.
- (g) Um dos exames de proficiência realizados pelo examinador dentro do período de validade da designação deve ter sido observado por um inspector da autoridade aeronáutica.
- 2.3.B.335 Examinador Operacional de Proficiência Linguística – Privilégios e requisitos**
- (a) O candidato a examinador operacional deve cumprir com os seguintes requisitos:
- (1) Idade - um candidato a examinador operacional deve ter pelo menos 25 (vinte e cinco) anos de idade.
  - (2) Elegibilidade Geral - um candidato a examinador operacional deve:
    - (i) Possuir uma licença de piloto comercial de avião ou helicóptero ou controlador de tráfego aéreo válida;
    - (ii) Possuir uma reputação que revele integridade e confiança na indústria e na comunidade;
    - (iii) Possuir um bom registo como profissional de aviação;
    - (iv) Nunca ter sido suspenso como profissional de aviação por falsificação ou fraude;
    - (v) Ter pelo menos o nível 5 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 óptica 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 actualizado através de participação em formação periódica e em reunião ou seminário de padronização de examinadores realizados pela autoridade aeronáutica.
- (c) Privilégios - sujeito ao cumprimento com os requisitos especificados neste CV-CAR, os privilégios da designação do examinador são conduzir exame de proficiência linguística para emissão, renovação e reemissão 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 renovação tem lugar à discricção da autoridade aeronáutica.
- (f) Um candidato à renovação da designação de examinador operacional deve ter realizado pelo menos 5 (cinco) exames de proficiência linguística em cada período de um ano dentro do período de validade da designação.
- (g) Um dos exames de proficiência realizados pelo examinador dentro do período de validade da designação deve ter sido observado por um inspector da autoridade aeronáutica.
- 2.3.B.400 LIMITAÇÃO, SUSPENSÃO OU REVOGAÇÃO DE UMA LICENÇA, QUALIFICAÇÃO, AUTORIZAÇÃO, DESIGNAÇÃO**
- 2.3.B.405 Limitação de licenças e qualificações**
- A autoridade aeronáutica pode impor limitações a licenças e qualificações quando detectar um problema susceptível de comprometer a segurança.
- 2.3.B.410 Casos em que ocorre a suspensão e revogação de licenças, qualificações, autorizações e designações**
- (a) As licenças, qualificações, autorizações e designações podem ser objecto de suspensão ou revogação pela autoridade aeronáutica quando o titular da licença não cumprir os requisitos da presente CV-CAR.
- (b) A autoridade aeronáutica deve suspender ou revogar uma licença, qualificação autorização ou designação, nomeadamente nos casos seguintes:
- (1) Exercício das privilégios da licença, quando o titular já não cumpre os requisitos aplicáveis do presente CV-CAR;
  - (2) Falsificação de provas documentais apresentadas para obtenção de uma licença de instruendo de controlo de tráfego aéreo ou de uma licença, qualificação, autorização e designação;
  - (3) Falsificação de registos de licenças;
  - (4) Exercício dos privilégios da licença, qualificações ou averbamentos sob a influência de substâncias psicoativas.
- (c) A autoridade aeronáutica pode ainda suspender a licença caso a incapacidade temporária, prevista na subsecção 2.3.B.115, não tenha cessado.
- (d) A autoridade aeronáutica deve também suspender ou revogar uma licença, qualificação, autorização ou designação após recepção de um pedido escrito do titular da licença, autorização ou designação.
- (e) Com a emissão da licença de controlador de tráfego aéreo, a licença de instruendo de controlo de tráfego aéreo é objecto de revogação e deve ser devolvida à autoridade aeronáutica que emitiu a licença de controlador de tráfego aéreo.
- 2.3.B.415 Efeitos da limitação, suspensão ou de revogação**
- (a) Em caso de limitação, suspensão ou de revogação da licença, qualificação, autorização, designação, conforme couber, o titular:
- (1) É informado por escrito da decisão e do seu direito de recurso, nos termos legais;
  - (2) Não pode exercer os privilégios conferidos pela licença, qualificação, autorização ou designação;

- (3) Informa imediatamente o prestador de serviços de navegação aérea que utiliza os seus serviços; e
  - (4) Devolve à autoridade aeronáutica todas as licenças, autorizações ou designações na sua posse que se apliquem à revogação no prazo de 8 (oito) dias após a data da recepção 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 desastre de aeronave;
  - (2) Em casos de conduta errada, negligência ou descuido excessivo comprovados;
  - (3) Se o titular actuou 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 respectiva 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 secção 2.3.E.200;
  - (3) Possuir um certificado médico válido;
  - (4) Ter demonstrado um nível adequado de proficiência linguística, de acordo com os requisitos previstos na subsecção 2.3.B.200.
- (b) A licença de instruendo de controlo de tráfego aéreo deve incluir os averbamentos linguísticos e, pelo menos, uma qualificação e, se for caso disso, um averbamento de qualificação.
- (c) O titular de uma licença de instruendo de controlo de tráfego aéreo que não tenha iniciado o exercício das privilégios conferidas pela licença no prazo de 1 (um) ano a contar da sua data de emissão ou que tenha interrompido o exercício dessas privilégios por um 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 por uma organização de formação que cumpre os requisitos do CV-CAR 3 e está certificada para ministrar a formação inicial pertinente para essa qualificação, 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) Um candidato deve, para a revalidação ou renovação de uma licença, qualificação ou autorização cumprir com os requisitos como são especificados para essa licença, qualificação ou autorização.

- (c) 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.
- (d) Os requisitos referidos no parágrafo anterior não devem ser menos que os da qualificação mais exigente.

##### 2.3.C.210 Requisitos de conhecimento

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

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

##### 2.3.C.215 Requisitos de experiência

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

##### 2.3.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 controlo de tráfego aéreo deve possuir um certificado médico de Classe 3 quando receber instrução num ambiente operacional.
- (c) A autoridade aeronáutica deve tomar as medidas apropriadas para assegurar que um instruendo de controlo de tráfego aéreo não constitua um perigo para a 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 controlo de aeródromo;

- (2) Qualificação de controlo de aproximação por procedimentos;
  - (3) Qualificação de controlo de aproximação por vigilância;
  - (4) Qualificação de controlo radar de precisão para a aproximação;
  - (5) Qualificação de controlo de área por procedimentos; e
  - (6) Qualificação de controlo de área por vigilância.
- (b) O titular de uma qualificação que tenha interrompido o exercício dos privilégios associadas a essa qualificação nos quatro ou mais anos consecutivos imediatamente anteriores só pode iniciar uma formação operacional no órgão de controlo nessa qualificação se, depois de avaliado na competência anterior por uma organização de formação que cumpre os requisitos do CV-CAR 3 e está certificada para ministrar a formação pertinente para essa qualificação, se concluir que continua a satisfazer as condições dessa qualificação, e depois de cumpridos os requisitos de formação que eventualmente resultem dessa avaliação.

### 2.3.C.310 Requisitos de conhecimentos

- (a) O candidato a uma qualificação de controlador de tráfego aéreo deve receber instrução de conhecimentos através de um curso de formação aprovado sobre as áreas de conhecimentos adequadas ao titular de uma qualificação de controlador de tráfego aéreo nas matérias especificadas na subsecção 2.3.E.205.
- (b) Um candidato a uma qualificação de controlador de tráfego aéreo deve:
- (1) Ter recebido um averbamento relativo ao teste de conhecimentos por parte do instrutor autorizado que:
    - (i) Conduziu a formação nas áreas de conhecimentos; e
    - (ii) Certifique que a pessoa está preparada para o teste de conhecimentos exigido;
  - (2) Passar no teste de conhecimentos exigido.

### 2.3.C.315 Requisitos de experiência

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

- (1) Completado satisfatoriamente um curso de formação aprovado;
- (2) Fornecido, satisfatoriamente, sob a supervisão de um controlador de tráfego aéreo adequadamente qualificado:
  - (i) Qualificação de controlo de aeródromo - um serviço de controlo de aeródromo, por um período não inferior a 90 (noventa) horas ou 1 (um) mês, o que for maior, na unidade para a 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, na unidade para a qual a qualificação é pretendida; e
  - (iii) Qualificação de controlo radar de precisão para a aproximação - não menos de 200 aproximações de precisão das quais não mais de 100 devem ter sido levadas a cabo num simulador de radar aprovado para esse fim pela autoridade aeronáutica. Não menos de 50 dessas aproximações de precisão devem ter sido levadas a cabo na unidade e no equipamento para os quais a qualificação é pretendida;
- (3) Se os privilégios da qualificação de controlo de aproximação por vigilância incluírem responsabilidades de aproximação por radar de vigilância, a experiência deve incluir não menos de 25 aproximações de indicador de posição panorâmica sobre o equipamento de vigilância do tipo em uso na unidade para a qual a qualificação é pretendida e sob a supervisão de um controlador com qualificação de aproximação radar devidamente qualificado;
- (4) A experiência especificada sob o parágrafo (ii) (2) deve ter sido completada no período de 6 (seis) meses imediatamente antes da candidatura;
- (5) Quando o candidato já possuir uma qualificação de controlador de tráfego aéreo noutra categoria, ou a mesma qualificação para outra unidade, a autoridade aeronáutica deve determinar se o requisito de experiência no parágrafo (ii) (2) pode ser reduzido, e se for o caso, em que medida.

### 2.3.C.320 Requisitos de perícia

O candidato deve ter demonstrado através da aprovação no teste de perícia exigido, num nível adequado aos privilégios a serem concedidos, a capacidade, o discernimento e o desempenho exigidos para fornecer um serviço de controlo seguro, regular e expedito, incluindo o reconhecimento e gestão de perigos e erros.

### 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 da unidade 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 da unidade que fornece o serviço de controlo de aproximação;

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

- (4) Qualificação de controlo de radar de precisão para a aproximação - fornecer e ou supervisionar a provisão do serviço de radar de precisão para a aproximação no aeródromo para o qual o titular da licença está qualificado;
  - (5) Qualificação de controlo de área por procedimentos - fornecer e 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
  - (6) 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 actual 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.330 Validade das qualificações

- (a) Uma qualificação perde a validade quando um controlador de tráfego aéreo deixar de exercer os privilégios de uma qualificação por um período de 6 (seis) meses.
- (b) Uma qualificação permanece nula até a aptidão do controlador para exercer os privilégios da qualificação ter sido restabelecida.

### 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 num determinado sector, grupo de sectores ou posições de trabalho sob a responsabilidade de um órgão de controlo de serviços de tráfego aéreo.
- (b) Os requerentes de um averbamento de órgão de controlo devem ter concluído com aproveitamento um curso para averbamento de órgão de controlo em conformidade com os requisitos estabelecidos na secção 2.3.E.300.
- (c) No que respeita aos controladores de tráfego aéreo que prestam serviços de controlo de tráfego aéreo a aeronaves que realizam voos de ensaio, a autoridade aeronáutica pode, além dos requisitos estabelecidos no parágrafo (b), definir outros requisitos a cumprir.

- (d) Os averbamentos de órgão de controlo são válidos durante um prazo definido no plano de competências do órgão de controlo sendo que este prazo não deve ser superior a 3 (três) anos.
- (e) Para efeitos de emissão inicial e renovação, o prazo de validade dos averbamentos de órgão de controlo deve ter início o mais tardar 30 (trinta) dias a contar da data da conclusão com aproveitamento da avaliação.
- (f) 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 reciclagem 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 3 (três) meses antes da data de expiração do averbamento de órgão de controlo.
- (g) Os averbamentos de órgão de controlo devem ser revalidados, desde que os requisitos estabelecidos no parágrafo (f) sejam cumpridos no período de 3 (três) meses imediatamente anterior à respectiva data de expiração. Nesses casos, o prazo de validade deve ser contado a partir dessa data.
- (h) Se o averbamento de órgão de controlo for revalidado antes do prazo previsto no parágrafo (g), o seu prazo de validade tem início, o mais tardar, 30 (trinta) dias a contar da data da conclusão com aproveitamento da avaliação, desde que sejam também cumpridos os requisitos nos parágrafos (1) e (2) (f).
- (i) Se a validade de um averbamento de órgão de controlo expirar, o titular da licença deverá concluir com aproveitamento o curso para averbamento de órgão de controlo de acordo com os requisitos estabelecidos na subsecção 2.3.E.300 a fim de renovar o averbamento.

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

- (a) Os planos de competências do órgão de controlo devem ser estabelecidos pelo prestador de serviços de navegação aérea e aprovados pela autoridade aeronáutica. Devem conter, no mínimo, os elementos seguintes:
- (1) A validade do averbamento de órgão de controlo em conformidade com o parágrafo (e) da subsecção 2.3.C.405;
  - (2) O período contínuo máximo em que os privilégios de um averbamento de órgão de controlo não são exercidas durante a sua validade. Este período não deve ser superior 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 no parágrafo (1) (f) da subsecção 2.3.C.405. No que respeita aos instrutores responsáveis pela formação no posto de trabalho que exercem os privilégios do averbamento de OJTI, o tempo dedicado à instrução deve representar, no máximo, 50 % do número de horas necessário para a revalidação do averbamento de órgão de controlo;
  - (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 reciclagem, 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, objectivos e métodos de formação contínua;
  - (8) A duração mínima e a frequência da formação de reciclagem;
  - (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, em conformidade com o parágrafo (3) (b) da subsecção 2.3.D.215 e parágrafo (3) (c) da subsecção 2.3.D.235;
  - (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 subsecção 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.
- (b) Para efeitos do cumprimento do requisito estabelecido na 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 nos sectores, grupo de sectores ou posições de trabalho no órgão ATC (controlo de tráfego aéreo) e fornecer esses dados às autoridades aeronáuticas e aos titulares de licenças que os solicitem.
- (c) Ao estabelecer os procedimentos a que se refere a parágrafos (4) e (13) (a), os prestadores de serviços de navegação aérea devem garantir que sejam aplicados mecanismos para assegurar o tratamento justo dos titulares de licenças que tenham averbamentos cuja validade não possa ser prolongada.

### 2.3.D REQUISITOS APLICÁVEIS AOS INSTRUTORES E AVALIADORES REQUISITOS APLICÁVEIS AOS INSTRUTORES E AVALIADORES

#### 2.3.D.100 GENERALIDADES

##### 2.3.D.105 Requisitos gerais

- (a) A autoridade aeronáutica pode designar pessoas singulares ou entidades nacionais ou estrangeiras, para actuar como representantes da autoridade aeronáutica no exame, inspecção e avaliação de pessoas e aeronaves com o propósito de emitir licenças, qualificações, autorizações e designações ao pessoal aeronáutico e aeronaves.
- (b) A autoridade aeronáutica deve emitir a cada examinador designado uma designação especificando os tipos de designação para os quais o indivíduo está qualificado e a duração da designação.
- (c) Os seguintes candidatos não necessitam de cumprir com o parágrafo (a) desta subsecção:
  - (1) O titular de uma licença ou autorização de instrutor, emitida sob este CV-CAR que tenha já obtido aprovação no teste de conhecimentos nas áreas de instrução;
  - (2) O titular de um certificado de professor actual 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.200 INSTRUTOR

##### 2.3.D.205 Instrutores de formação teórica

- (a) A formação teórica só deve ser ministrada por instrutores devidamente qualificados.
- (b) Um instrutor de formação teórica está devidamente qualificado, se:
  - (1) For titular de uma licença de controlador de tráfego aéreo e de uma qualificação profissional adequada para a matéria da formação e tiver demonstrado à organização de formação que possui experiência e conhecimentos adequados;
  - (2) Tiver demonstrado aptidões pedagógicas à organização de formação.

##### 2.3.D.210 Instrutores de formação prática

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

**2.3.D.215 Privilégios de instrutor responsável pela formação no posto de trabalho (OJTI)**

- (a) Os titulares de uma autorização de instrutor para a formação com tráfego real (averbamento OJTI) estão autorizados a supervisionar e ministrar formação prática nas posições de trabalho operacionais para as quais disponham de um averbamento de órgão de controlo válido, bem como nos dispositivos de treino artificial para os quais disponham de qualificações.
- (b) Os titulares de uma autorização OJTI só devem exercer as privilégios do averbamento se:
- (1) Tiverem exercido o privilégio da qualificação objecto da instrução durante, pelo menos, 2 (dois) anos;
  - (2) Tiverem exercido o privilégio do averbamento de órgão de controlo válido sobre o qual incide a instrução num período imediatamente anterior de, pelo menos, 6 (seis) meses;
  - (3) Tiverem experiência pedagógica ao nível dos procedimentos sobre os quais deve incidir a instrução.
- (c) A pedido da organização de formação, a autoridade aeronáutica pode reduzir o prazo de 2 (dois) anos a que se refere o parágrafo (1) (b) para o mínimo de 1 (um) ano.

**2.3.D.220 Pedido de autorização de instrutor responsável pela formação no posto de trabalho**

- (a) O requerente de uma autorização OJTI deve:
- (1) Ser titular de uma licença de controlador de tráfego aéreo com um averbamento de órgão de controlo válido;
  - (2) Ter exercido os privilégios conferidas por uma licença de controlador de tráfego aéreo durante um período mínimo de 2 (dois) anos imediatamente anterior ao pedido;
  - (3) No ano anterior ao pedido, ter concluído com aproveitamento um curso prático de técnicas de instrução durante o qual as aptidões pedagógicas e os conhecimentos necessários são transmitidos e adequadamente avaliados.
- (b) A pedido da organização de formação, a autoridade aeronáutica pode reduzir o prazo de 2 (dois) anos a que se refere o parágrafo (2) (a) para o mínimo de 1 (um) ano.

**2.3.D.225 Emissão e validade da autorização de instrutor responsável pela formação no posto de trabalho**

- (a) A autorização OJTI é válida por um prazo de 3 (três) anos.
- (b) A autorização OJTI pode ser revalidada através da conclusão com aproveitamento de uma formação de reciclagem em práticas pedagógicas durante o seu prazo de validade, desde que sejam satisfeitos os requisitos prescritos nos parágrafos (1) e (2) (a) da subsecção 2.3.D.220.
- (c) Se a autorização OJTI tiver expirada, pode ser renovada através de:
- (1) Formação de reciclagem em práticas pedagógicas; e
  - (2) Aprovação numa avaliação das competências de instrutor de formação prática, no ano anterior ao pedido de renovação, desde que sejam satisfeitos os requisitos da prescritos nos parágrafos (1) e (2) (a) da subsecção 2.3.D.220.
- (d) Para efeitos de primeira emissão, revalidação e renovação, o prazo de validade da autorização OJTI deve ter início o mais tardar 30 (trinta) dias a contar da data da conclusão com aproveitamento da avaliação.
- (e) Caso os requisitos prescritos nos parágrafos (1) e (2) (a) da subsecção 2.3.D.220, 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.245.
- (f) A autorização OJTI emitida pela autoridade aeronáutica deve obedecer o modelo constante do anexo C, que faz parte integrante do presente CV-CAR.

**2.3.D.230 Autorização temporária de instrutor responsável pela formação no posto de trabalho**

- (a) Quando não for possível assegurar o cumprimento dos requisitos previstos no parágrafo (2) (b) da subsecção 2.3.D.215, a autoridade aeronáutica pode conceder uma autorização temporária de OJTI tomando por base uma análise de segurança apresentada pelo prestador de serviços 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.220.
- (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.220, se esta data for anterior.

**2.3.D.235 Privilégios de instrutor de dispositivos de treino artificial (STDI)**

- (a) Os titulares de uma autorização STDI estão autorizados a ministrar formação prática em dispositivos de treino artificial:
- (1) Para as matérias de natureza prática durante a formação inicial;
  - (2) Para a formação no órgão de controlo que não seja formação no posto de trabalho; e
  - (3) Para a formação contínua.
- (b) Sempre que ministrar pré-formação no posto de trabalho, o instrutor de dispositivos de treino artificial deve ser ou ter sido titular do averbamento de órgão de controlo adequado.
- (c) Os titulares de um averbamento STDI só devem exercer as privilégios do averbamento se:
- (1) Tiverem, pelo menos, 2 (dois) anos de experiência na qualificação a que se destina a instrução;
  - (2) Tiverem demonstrado conhecimento das práticas operacionais vigentes;
  - (3) Tiverem prática de técnicas de instrução ao nível dos procedimentos sobre os quais deve incidir a instrução.
- (d) Sem prejuízo do disposto no parágrafo (1) (c):
- (1) Para efeitos de formação de base, qualquer qualificação é adequada;
  - (2) Para efeitos de formação de qualificação, pode ser oferecida formação para tarefas operacionais específicas e seleccionadas por um STDI titular de uma qualificação pertinente para essas tarefas operacionais específicas e seleccionadas.

**2.3.D.240 Pedido de autorização de instrutor de dispositivos de treino artificial**

O requerente de uma autorização STDI deve:

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

**2.3.D.245 Emissão 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 STDI pode ser revalidada através da conclusão com aproveitamento de uma formação de reciclagem em práticas pedagógicas e em práticas operacionais vigentes durante o seu prazo de validade.
- (c) Se a autorização STDI tiver expirada, pode ser renovada através de:
- (1) Formação de reciclagem em práticas pedagógicas e em práticas operacionais vigentes; e
  - (2) Aprovação numa avaliação das competências do instrutor de formação prática no ano anterior ao pedido de renovação.
- (d) Para efeitos de emissão, revalidação e renovação, o prazo de validade da autorização OJTI deve ter início o mais tardar 30 (trinta) dias a contar da data da aprovação na avaliação.
- (e) A autorização STDI emitida pela autoridade aeronáutica deve obedecer o modelo constante do anexo C.

**2.3.D.300 AVALIADORES****2.3.D.305 Privilégios de avaliador**

- (a) As avaliações devem ser efectuadas apenas por titulares de uma autorização de avaliador.

(b) Os titulares de uma autorização de avaliador estão autorizados a realizar avaliações:

- (1) Durante a formação inicial para a emissão de uma licença de instruendo de controlo de tráfego aéreo ou de uma nova qualificação ou de um novo averbamento de qualificação, se for caso disso;
- (2) De competências anteriores para efeitos do disposto nos parágrafos (c) da subsecção 2.3.C.110 e (b) da subsecção 2.3.B.305;
- (3) De instruídos de controlo de tráfego aéreo para a emissão de um averbamento de órgão de controlo e de averbamentos de qualificação, se for caso disso;
- (4) De controladores de tráfego aéreo para a emissão de um averbamento de órgão de controlo e de averbamentos de qualificação, se for caso disso, bem como para fins de revalidação e renovação de um averbamento de órgão de controlo;
- (5) De candidatos a instrutores de formação prática ou de candidatas a avaliadores quando for assegurada a conformidade com os requisitos previstos no parágrafos (2) a (4) (d).

(c) Os titulares de uma autorização de avaliador só devem exercer os privilégios da autorização se:

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

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

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

(e) Quando efectuar uma avaliação para efeitos da emissão, revalidação e renovação de um averbamento de órgão de controlo e com vista a assegurar a supervisão do posto de trabalho operacional, o avaliador deve igualmente ser titular de uma autorização de OJTI ou garantir a presença de um tal instrutor que seja titular do averbamento de órgão de controlo válido associado à avaliação.

### 2.3.D.310 Interesses estabelecidos

Os avaliadores não devem realizar avaliações sempre que a sua objectividade possa ser afectada.

### 2.3.D.315 Pedido de autorização de avaliador

Os requerentes de uma autorização de avaliador devem:

- (1) Ter exercido os privilégios conferidos por uma licença de controlador de tráfego aéreo durante, pelo menos, 2 (dois) anos; e
- (2) No ano anterior ao pedido, ter concluído com aproveitamento um curso de 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.320 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 através da conclusão com aproveitamento de uma formação de reciclagem em aptidões de avaliação e em práticas operacionais vigentes durante o seu prazo de validade.

(c) Se a autorização de avaliador tiver expirado, pode ser renovado através de:

- (1) Formação de reciclagem em aptidões de avaliação e em práticas operacionais vigentes; e
- (2) Aprovação numa avaliação de competências de avaliador no ano anterior ao pedido de renovação.
- (d) Para efeitos de primeira emissão e revalidação, o prazo de validade da autorização de avaliador deve ter início o mais tardar 30 (trinta) dias a contar da data da conclusão com aproveitamento da avaliação.
- (e) A autorização de avaliador emitida pela autoridade aeronáutica deve obedecer o modelo constante do anexo D, que faz parte integrante do presente CV-CAR.

### 2.3.D.325 Autorização temporária de avaliador

(a) Quando não for possível cumprir o requisito previsto no parágrafo (1) (d) da subsecção 2.3.D.305, a autoridade aeronáutica pode autorizar os titulares de uma autorização de avaliador emitido em conformidade com a subsecção 2.3.D.310 a efectuar as avaliações a que se refere os parágrafos (3) e (4) (b) da subsecção 2.3.D.305, a fim de cobrir situações excepcionais ou garantir a independência da avaliação, desde que sejam cumpridos os requisitos estabelecidos nos parágrafos (b) e (c) desta subsecção.

(b) A fim de cobrir situações excepcionais, o titular da autorização de avaliador deve igualmente ser titular de um averbamento de órgão de controlo, com a correspondente qualificação, e, se for caso disso, de um averbamento de qualificação, relevante para a avaliação durante um período imediatamente anterior de, no mínimo, 1 (um) ano. A autorização deve ser limitada às avaliações necessárias para cobrir situações excepcionais e não deve exceder 1 (um) ano ou o termo da autorização de avaliador emitido em conformidade com a subsecção 2.3.D.310, se esta data for anterior.

(c) A fim de garantir a independência da avaliação por motivos de carácter recorrente, o titular da autorização de avaliador deve igualmente ser titular de um averbamento de órgão de controlo, com a correspondente qualificação, e, se for caso disso, de um averbamento de qualificação, relevante para a avaliação durante um período imediatamente anterior de, no mínimo, um ano. O prazo de validade da autorização é determinado pela autoridade aeronáutica, mas não deve exceder a validade da autorização de avaliador emitido em conformidade com a subsecção 2.3.D.310.

(d) A fim de emitir uma autorização temporária de avaliador pelos motivos referidos nos parágrafos (b) e (c), a autoridade aeronáutica pode exigir que o prestador de serviços de navegação aérea apresente uma análise de segurança.

## 2.3.E FORMAÇÃO DE CONTROLADORES DE TRÁFEGO AÉREO

### 2.3.E.100 REQUISITOS GERAIS

#### 2.3.E.105 Objectivos 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.E.110 Tipos de formação de controladores de tráfego aéreo

(a) A formação de controladores de tráfego aéreo consiste nos seguintes tipos:

- (1) Formação inicial conducente à emissão de uma licença de instruendo de controlo de tráfego aéreo ou de uma qualificação adicional e, se for caso disso, de um averbamento de qualificação, constituída por:
  - (i) Formação de base - formação teórica e prática destinada à transmissão de conhecimentos fundamentais e aptidões práticas relacionados com procedimentos operacionais de base;
  - (ii) Formação de qualificação - formação teórica e prática destinada à transmissão de conhecimentos e aptidões práticas relacionados 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, à validação de qualificações ou

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

### 2.3.E.200 REQUISITOS APLICÁVEIS À FORMAÇÃO INICIAL

#### 2.3.E.205 Composição da formação inicial

- (a) A formação inicial destinada aos candidatos a uma licença de instruando 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;
      - (H) Fenómenos meteorológicos;
      - (I) Planos de busca e salvamento e de emergência; e

- (iii) Qualificações de controlo de aproximação por vigilância, de controlo radar de precisão para a aproximação 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 reactivação de uma qualificação após uma avaliação negativa de competências anteriores, em conformidade com o parágrafo (b) da subsecção 2.3.B.305 deve ser adaptada em função do resultado dessa avaliação.
- (d) A formação destinada a um averbamento de qualificação não previsto no parágrafo (3) (a), deve consistir nos módulos, tópicos e subtópicos desenvolvidos pela organização de formação e aprovados como parte do curso de formação.
- (e) A formação de base ou de qualificação pode ser complementada com módulos, tópicos e subtópicos adicionais ou específicos do bloco funcional de espaço aéreo ou do contexto nacional.

#### 2.3.E.210 Plano de formação inicial

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

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

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

- (d) A conclusão com aproveitamento da formação inicial ou da formação de qualificação para emissão de uma qualificação adicional deve ser comprovada por um certificado emitido pela organização de formação.
- (e) A conclusão com aproveitamento da formação de base deve ser comprovada por um certificado emitido pela organização de formação, a pedido do requerente.

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

- (a) Os cursos de formação de base devem incluir avaliações e exames teóricos.
- (b) É concedida aprovação num exame teórico aos candidatos que alcançarem pelo menos 75 % da pontuação desse exame.
- (c) A avaliação dos objectivos de desempenho constantes da subsecção 2.3.E.225 deve ser realizada num dispositivo de treino artificial de tarefas parciais ou num simulador.
- (d) É concedida aprovação numa avaliação aos candidatos que demonstrem de forma consistente o nível de desempenho requerido na subsecção 2.3.E.225 e a conduta adequada para realizar operações seguras no serviço de controlo de tráfego aéreo.

### 2.3.E.225 Objectivos de desempenho da formação de base

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

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

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

- (a) Os cursos de formação de qualificação devem incluir avaliações e exames teóricos.
- (b) É concedida aprovação num exame teórico aos candidatos que alcançarem pelo menos 75 % da pontuação desse exame.
- (c) As avaliações devem basear-se nos objectivos de desempenho da formação de qualificação descritos na subsecção 2.3.E.235.
- (d) As avaliações devem ser realizadas num simulador.
- (e) É concedida aprovação numa avaliação aos candidatos que demonstrem de forma consistente o nível de desempenho requerido na subsecção 2.3.E.235 e a conduta adequada para realizar operações seguras no serviço de controlo de tráfego aéreo.

### 2.3.E.235 Objectivos de desempenho da formação de qualificação

- (a) Os objectivos de desempenho da formação de qualificação e as tarefas correspondentes devem ser definidos para cada curso de formação de qualificação.
- (b) Os objectivos 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 objectivos 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 objectivos 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, partida e sobrevoio trântico.

- (e) Além do disposto no parágrafo (b), os objectivos 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, partida e sobrevoio trântico.

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

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

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

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

- (a) A formação operacional no órgão de controlo consiste em cursos de formação para cada averbamento de órgão de controlo estabelecido no órgão ATC, conforme definido no plano de formação correspondente.
- (b) Os cursos para averbamento de órgão de controlo devem ser elaborados e ministrados por organizações de formação em conformidade com a subsecção 2.3.E.320 e homologados pela autoridade aeronáutica.
- (c) A formação operacional no órgão de controlo deve incluir:

- (1) Procedimentos operacionais;
- (2) Aspectos específicos das tarefas;
- (3) Situações anómalas e de emergência; e
- (4) Factores humanos.

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

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

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

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

- (a) A organização de formação deve estabelecer um plano de formação operacional no órgão de controlo para cada órgão ATC, que deve ser aprovado pela autoridade aeronáutica.
- (b) O plano de formação operacional no órgão de controlo deve conter, no mínimo:
- (1) As qualificações e os averbamentos sobre os quais incide a formação;
  - (2) A estrutura da formação operacional no órgão de controlo;
  - (3) A lista dos cursos para averbamento de órgão de controlo, em conformidade com a subsecção 2.3.E.320;
  - (4) O processo para a realização de um curso para averbamento de órgão de controlo;
  - (5) Os métodos de formação;
  - (6) A duração mínima dos cursos para averbamento de órgão de controlo;
  - (7) O processo para a adaptação dos cursos para averbamento de órgão de controlo, a fim de ter em devida conta as qualificações ou os averbamentos de qualificação obtidos e a experiência dos candidatos, se relevante;
  - (8) Os processos para demonstrar os conhecimentos teóricos e a compreensão em conformidade com a subsecção 2.3.E.325, nomeadamente o número, a frequência e o tipo de exames, bem como a pontuação mínima para os exames, a qual deve corresponder, no mínimo, a 75 % da pontuação desses exames;
  - (9) Os processos de avaliação em conformidade com a subsecção 2.3.E.330, incluindo o número e a frequência das avaliações;
  - (10) As qualificações, as funções e as responsabilidades dos formadores;
  - (11) O processo para a conclusão antecipada da formação;
  - (12) O processo de recurso;
  - (13) A identificação dos registos específicos da formação operacional no órgão de controlo que devem ser conservados;
  - (14) Uma lista das situações anómalas e de emergência específicas de cada averbamento de órgão de controlo;
  - (15) O processo e os motivos para a revisão e alteração do plano de formação operacional no órgão de controlo e a sua apresentação à autoridade aeronáutica, sendo que o plano de formação operacional no órgão de controlo deve ser revisto, pelo menos de 3 (três) em 3 (três) anos.

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

- (a) Um curso para averbamento de órgão de controlo é a combinação das fases relevantes da formação operacional no órgão de controlo para a emissão ou renovação de um averbamento de órgão de controlo na licença.
- (b) Cada curso deve incluir:
- (1) Uma fase de formação de transição;
  - (2) Uma fase de formação no posto de trabalho.
- (c) Se necessário, deve ser incluída uma fase prévia à formação no posto de trabalho, em conformidade com o parágrafo (2) (a) da subsecção 2.3.E.110.
- (d) As fases da formação operacional no órgão de controlo a que se refere o parágrafo (a) devem decorrer separadamente ou de forma integrada.
- (e) Os cursos para averbamento de órgão de controlo devem definir o programa e os objectivos de desempenho em conformidade com o parágrafo (c) da subsecção 2.3.E.305 e ser ministrados de acordo com o plano de formação operacional no órgão de controlo.
- (f) Os cursos para averbamento de órgão de controlo que incluam formação para averbamentos de qualificação em conformidade com a subsecção 2.3.E.205 devem ser complementados com formação adicional que possibilite a aquisição das aptidões de averbamento de qualificação em causa.

(g) A formação destinada a um averbamento de qualificação não previsto na subsecção 2.3.E.205, deve consistir nos módulos, objectivos temáticos, tópicos e subtópicos elaborados pela organização de formação e aprovados como parte do curso de formação.

(h) Os cursos para averbamento de órgão de controlo realizados após uma troca de licenças devem ser adaptados para incluírem elementos da formação inicial específicos do bloco funcional de espaço aéreo ou do contexto nacional.

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

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

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

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

**2.E.400 REQUISITOS APLICÁVEIS À FORMAÇÃO CONTÍNUA****2.3.E.405 Formação contínua**

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

**2.3.E.410 Formação de reciclagem**

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

**2.3.E.415 Formação de conversão**

- (a) Os cursos de formação de conversão devem ser elaborados e ministrados por organizações de formação 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 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 de os controladores de tráfego aéreo exercerem os privilégios conferidas pela respectiva licença no ambiente operacional alterado.

### 2.3.E.500 FORMAÇÃO DE INSTRUTORES E AVALIADORES

#### 2.3.E.505 Formação de instrutores práticos

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

- (1) Num curso prático de técnicas de instrução para instrutores responsáveis pela formação no posto de trabalho ou instrutores de dispositivos de treino artificial, incluindo uma avaliação;
- (2) Num curso de formação de reciclagem em práticas pedagógicas;
- (3) Em métodos para avaliar as competências dos instrutores práticos.

(b) Os cursos de formação e os métodos de avaliação a que se refere o parágrafo (a) devem ser homologados pela autoridade aeronáutica.

#### 2.3.E.510 Formação de avaliadores

(a) A formação de avaliadores deve ser elaborada e ministrada por organizações de formação e consistir:

- (1) Num curso de formação de avaliadores, incluindo um exame;
- (2) Num curso de formação de reciclagem 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 E PESSOAL DE METEOROLOGIA

#### 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 conhecimentos, experiência, perícia, aptidão física e proficiência linguística conforme são especificados para essa licença ou qualificação.

##### 2.3.F.115 Conhecimentos

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

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

#### 2.3.F.120 Avaliação de conhecimentos

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

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

#### 2.3.F.125 Experiência

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

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

#### 2.3.F.130 Perícia

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

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

#### 2.3.F.135 Privilégios

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

#### 2.3.F.140 Validade

- (a) 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.
- (b) Uma licença permanece nula até a aptidão do operador de estação aeronáutica para exercer os privilégios da licença ter sido restabelecida.

### 2.3.F.200 PESSOAL DE METEOROLOGIA AERONÁUTICA

#### 2.3.F.205 Requisitos de elegibilidade

Os requisitos de formação e qualificações para todo o pessoal de meteorologia aeronáutica são da responsabilidade da Organização Meteorológica Mundial (WMO) de acordo com os Acordos para o Trabalho entre a Organização da Aviação Civil Internacional e a WMO (Doc. 7475). Os requisitos podem ser encontrados no Documento 258 da WMO – Linhas de orientação para a educação e formação do pessoal em meteorologia e hidrologia operacional – Vol. 1: Meteorologia.

### 2.3.G DISPOSIÇÕES REVOGATÓRIAS E FINAIS

#### 2.3.G.100 REVOGAÇÃO E ENTRADA EM VIGOR

##### 2.3.G.105 Revogação

É revogada, a partir da data da entrada em vigor do presente CV-CAR, a 2ª edição do CV-CAR Parte 2 e subsequentes revisões.

##### 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.E.205 (a) (1) Formação de base

(a) MÓDULO 1: INTRODUÇÃO AO CURSO:

(1) TÓPICO 1 — GESTÃO DO CURSO:

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

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

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

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

Subtópico 3.1 — Perspectiva 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 — Objectivo 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 — Extracção 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 aeródromo e procedimentos;

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

(vi) Subtópico 7.6 — Separação turbulência de esteira;

(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 — Objectivo 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, direcção e distância;
- (iii) Subtópico 2.3 — Magnetismo;

**(3) TÓPICO 3 — MAPAS E CARTAS AERONÁUTICAS:**

- (i) Subtópico 3.1 — Cartografia e projecções;
- (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 turbulência de esteira;
- (iii) Subtópico 3.3 — Categorias ICAO 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 reacção;
- (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 — Factores relacionados com a descolagem;
- (ii) Subtópico 7.2 — Factores relacionados com a subida;
- (iii) Subtópico 7.3 — Factores relacionados com o modo de cruzeiro;
- (iv) Subtópico 7.4 — Factores relacionados com a descida e a aproximação inicial;

- (v) Subtópico 7.5 — Factores relacionados com a aproximação final e a aterragem;
- (vi) Subtópico 7.6 — Factores económicos;
- (vii) Subtópico 7.7 — Factores 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 factores humanos para o ATC;
- (iii) Subtópico 1.3 — Factores 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 — Stresse;

**(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 concepção;
- (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 unidades/posições ATC;
- (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 — Protecção ambiental.

Anexo A

Licença de controlador de tráfego, a que se refere o parágrafo (4) da subsecção 2.3.B.105



**LICENÇA DE CONTROLADOR DE TRÁFEGO AÉREO**  
**AIR TRAFFIC CONTROLLER LICENCE**

Emitido em conformidade com as normas da OACI e CV CAR Parte 2  
*Issued in accordance with ICAO standards and CV CAR Part 2*

I. **REPÚBLICA DE CABO VERDE**  
*Republic of Cape Verde*

II. Título da licença: **Licença de Controlador de Tráfego Aéreo**  
*Title of the licence : Air Traffic Controller Licence*

III. Licença Nº:  
*Licence N°*

IV. Nome:  
*Name*

a) Data de nascimento:  
*Date of birth day*

V. Endereço:  
*Address*

VI. Nacionalidade:  
*Nationality*

VII. Assinatura do titular da licença  
*Signature of the licence holder*

VIII. Entidade emissora: **Agência de Aviação Civil**  
*Issuing Authority*

IX. Validade:  
*Validity*

Os privilégios desta licença serão exercidos somente se o titular da licença tiver um certificado médico válido na sua posse física ou prontamente acessível no lugar onde trabalha e um documento de identificação que contenha fotografia.

*The privileges of this licence shall be exercised only if the licence holder has a valid medical certificate in his physical possession or readily accessible in his work place and an identification document containing a photo.*

X. O Director:  
*The Director*

XI. Selo  
*Seal*

XII. Qualificação de controlo de aeródromo  
*Aerodrome control rating*

Aeródromo <i>Aerodrome</i>	Data e assinatura <i>Date and signature</i>

XII. Qualificação de controlo de aproximação por procedimentos  
*Approach control procedural rating*

Aeródromo <i>Aerodrome</i>	Data e assinatura <i>Date and signature</i>

XII. Qualificação de controlo de aproximação por vigilância  
*Approach control surveillance rating*

Aeródromo <i>Aerodrome</i>	Data e assinatura <i>Date and signature</i>

XII. Qualificação de controlo radar de precisão por aproximação  
*Approach precision radar control rating*

Aeródromo <i>Aerodrome</i>	Data e assinatura <i>Date and signature</i>

XII. Qualificação de controlo de área por procedimentos  
*Area control procedural rating*

ACC CAA	Data e assinatura <i>Date and signature</i>

XII. Qualificação de controlo de área por vigilância  
*Area control surveillance rating*

ACC CAA	Data e assinatura <i>Date and signature</i>

XII. Qualificação de proficiência linguística  
*Language proficiency rating*

Língua e Nivel <i>Language and Level</i>	Validade <i>Validity</i>	Data e assinatura <i>Date and signature</i>

XIII. Observações:  
*Remarks*

Lista de Abreviaturas ( *List of abbreviations* )

A.I.A.C – Aeroporto Internacional Amílcar Cabral

A.I.P – Aeroporto Internacional da Praia

A.I.S.P – Aeroporto Internacional de São Pedro

A.I.R – Aeroporto Internacional de Rabil

Anexo B

Escala de Avaliação de Proficiência Linguística, a que se refere o parágrafo (c) da subsecção 2.3.B.305

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 distractivo 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 interacção está limitada a trocas simples de rotina.
Pré-Operacional 3	A pronúncia, a ênfase, o ritmo e a entoação são influenciadas pela primeira língua ou pela variação regional e com frequência interferem com a facilidade de entendimento.	As estruturas gramaticais básicas e os padrões de frases associados a situações previsíveis nem sempre são bem controlados. Os erros interferem frequentemente com o significado.	A variedade e exactidão do vocabulário são com frequência suficientes para comunicar sobre tópicos comuns, concretos e relativos ao trabalho, mas a variedade é limitada e a escolha de palavras é frequentemente inadequada. É com frequência incapaz de parafrasear com sucesso quando fica com falta de vocabulário.	Produz trechos de linguagem, mas a fraseologia e o uso das pausas são com frequência inadequados. As hesitações ou a lentidão no processamento da linguagem podem impedir a comunicação eficaz. Os marcadores discursivos são por vezes distractivos.	A compreensão é com frequência exacta nos tópicos comuns, concretos e relacionados com o trabalho quando o sotaque ou a variedade usada é suficientemente inteligível para uma comunidade internacional de utilizadores. Pode não conseguir compreender uma complicação linguística ou situacional ou uma viragem inesperada de acontecimentos.	As respostas são por vezes imediatas, adequadas e informativas. Consegue iniciar e manter trocas com uma facilidade razoável nos tópicos familiares e em situações previsíveis. Inadequado de uma forma geral ao lidar com uma viragem inesperada de acontecimentos.
Operacional 4	A pronúncia, a ênfase, o ritmo e a entoação são influenciadas pela primeira língua ou pela variação regional, mas apenas às vezes interferem com a facilidade de entendimento.	As estruturas gramaticais e exemplos de frases básicos são usados criativamente e geralmente encontram-se bem controlados. Podem ocorrer erros, particularmente em circunstâncias incomuns ou inesperadas, mas raramente interferem com o significado.	A variedade e exactidão do vocabulário são geralmente suficientes para comunicar eficazmente sobre tópicos comuns, concretos e relacionados com o trabalho. Consegue com frequência parafrasear com sucesso quando fica com falta de vocabulário em circunstâncias incomuns ou inesperadas.	Produz trechos de linguagem a um ritmo adequado. Pode haver perda ocasional de fluência na transição do discurso ensaiado ou formulador para a interacção espontânea, mas tal não impede uma comunicação eficaz. Pode fazer uso limitado dos marcadores ou conectores do discurso. Os marcadores discursivos não são distractivos.	A compreensão é na sua maioria exacta nos tópicos comuns, concretos e relacionados com o trabalho quando o sotaque ou a variedade usada é suficientemente inteligível para uma comunidade internacional de utilizadores. Quando o falante é confrontado com uma complicação linguística ou situacional ou uma viragem inesperada dos acontecimentos, a compreensão pode tornar-se mais lenta ou necessitar de estratégias de esclarecimento.	As respostas são geralmente imediatas, adequadas e informativas. Inicia e mantém trocas mesmo ao lidar com uma viragem inesperada dos acontecimentos. Lida adequadamente com mal-entendidos aparentes através da verificação, confirmação ou esclarecimento.
Avançado 5	A pronúncia, a ênfase, o ritmo e a entoação, embora influenciadas pela primeira língua ou pela variação regional, raramente interferem com a facilidade de entendimento.	As estruturas gramaticais e padrões de frases básicos são bem controlados de forma consistente. São tentadas estruturas complexas mas com erros que por vezes interferem com o significado.	A variedade e exactidão do vocabulário são suficientes para comunicar eficazmente sobre tópicos comuns, concretos e relacionados com o trabalho. Consegue parafrasear de modo consistente e com sucesso. O vocabulário é por vezes idiomático.	Capaz de falar com todo o detalhe com relativa facilidade sobre tópicos familiares, mas pode não variar o fluxo do discurso como meio estilístico. Consegue fazer uso dos marcadores ou conectores do discurso adequados.	A compreensão é exacta nos tópicos comuns, concretos e relacionados com o trabalho quando o falante é confrontado com uma complicação linguística ou situacional ou uma viragem inesperada dos acontecimentos. É capaz de compreender uma grande diversidade de variantes linguísticas (dialecto e/ou sotaque) ou tons.	As respostas são imediatas, adequadas e informativas. Gere a relação falante/ouvinte eficazmente.
Experto 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 exactidão 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 exacta de modo consistente em quase todos os contextos e inclui a compreensão das subtilidades linguísticas e culturais.	Interage com facilidade em quase todas as situações. É sensível a sugestões verbais e não verbais, e responde de modo apropriado.

Anexo C

Autorização de instrutor, a que se refere os parágrafos (f) da subsecção 2.3.D.225 e (e) da subsecção 2.3.D.245



**AUTORIZAÇÃO DE INSTRUTOR [INSERIR TIPO DE INSTRUTOR]  
AUTHORISATION OF [INSERT TYPE OF INSTRUCTOR] INSTRUCTOR**

**Número do autorização  
Authorization number**

**[inserir número da autorização]**

É autorizada ao Sr. [Nome completo do instrutor médico aeronáutico], a exercer, nos termos dos Regulamentos Aeronáuticos CV CAR [inserir referência do regulamento], as funções de Instrutor [inserir tipo de instrutor].

*Is hereby authorised Mr. [Full name of the instructor], to exercise, under the terms of Civil Aviation Regulations CV CAR [insert regulation reference], the functions of [Insert type of instructor] Instructor.*

Esta autorização é limitada para testar [inserir o tipo de teste que esta autorizado], para a emissão e revalidação de [inserir tipos de licenças certificados ou qualificações que esta autorizado] e está sujeita às condições de quaisquer directivas, ordens ou instruções da AAC que autorizam a realização do teste.

*This authorisation is limited to test ----- for issue and renewal of medical certificates and is subject to the conditions of any directives, orders or notices from the AAC which authorize you to perform the test.*

A presente autorização é válida até [inserir a data de validade no formato dd/mm/aaaa]

*This authorisation is valid until. [insert validity data in the formart of dd mês aaaa]*

Data de emissão: [inserir a data de emissão dd/mm/aaaa]

Date

[Nome e assinatura do representante da autoridade aeronáutica]

Assinatura

Signature

## Anexo D

Designação de examinador, a que se refere o parágrafo (e) da subsecção 2.3.D.320

## REPUBLICA DE CABO VERDE

**DESIGNAÇÃO DE EXAMINADOR [INSERIR TIPO DE EXAMINADOR]  
DESIGNATION OF [INSERT TYPE OF EXAMINER] EXAMINER****Número da designação  
Designation number****[inserir número da designação]**

É designado o Sr. [Nome do examinador médico aeronáutico], titular da [inserir licença ou diploma] Nº [inserir número da licença ou certificado] a exercer, nos termos dos Regulamentos Aeronáuticos CV CAR [inserir referência do regulamento], as funções de Examinador [inserir tipo de examinador] na aeronave e actividades a seguir indicadas:

*Is hereby authorised Mr. [Name of the aeromedical examiner], holder of \_\_\_\_\_ Licence Nº \_\_\_\_\_, to exercise, under the terms of Civil Aviation Regulations CV CAR [insert regulation reference], the privileges of [Insert type of examiner] Examiner on the aircraft and activities indicated below:*

*[inserir as actividades]*

Esta designação é limitada para testar [inserir o tipo de teste que esta autorizado], para a emissão e revalidação de [inserir tipos de licenças certificados ou qualificações que esta autorizado] e está sujeita às condições de quaisquer directivas, ordens ou instruções da AAC que autorizam a realização do teste.

*This authorisation is limited to test ----- for issue and renewal of medical certificates and is subject to the conditions of any directives, orders or notices from the AAC which authorize you to perform the test.*

A presente autorização é válida até: [inserir a data de validade no formato dd/mm/aaaa]

*This authorisation is valid until. [insert validity data in the formart of dd mês aaaa]*

Data de emissão: [inserir a data de emissão dd/mm/aaaa]

*Issue date*

[Nome e assinatura do representante da autoridade aeronáutica]

Assinatura

*Signature*

**Regulamento de Aviação Civil****CV-CAR 2.4****Disposições médicas para o licenciamento do pessoal****de 6 de Agosto de 2015**

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

Assim, por forma a acompanhar as emendas ao Anexo 1 (emendas 172) à Convenção, torna-se necessário proceder à revisão do CV-CAR Parte 2, no que respeita as disposições médicas para o licenciamento do pessoal.

Neste âmbito, num exercício de simplificação, procedeu-se à divisão do CV-CAR Parte 2 em quatro CV-CAR, licenciamento de tripulação de voo e oficial de operações de voo, licenciamento de técnicos de manutenção de aeronaves, licenciamento de controladores de tráfego aéreo e disposições médicas para o licenciamento do pessoal.

Deste modo, a edição deste CV-CAR visa apenas determinar os requisitos para a certificação médica de pessoal aeronáutico e os procedimentos para a emissão, revalidação e renovação de certificados médicos.

Este CV-CAR estabelece ainda os requisitos para a designação dos médicos examinadores de aviação e certificação dos centros de medicina aeronáutica.

Por último, impõe-se ressaltar que o presente CV-CAR foi submetido à consulta pública, garantindo o direito à informação e o direito à participação da comunidade aeronáutica e do público em geral.

**2.4.A DISPOSIÇÕES GERAIS****2.4.A.100 REGRAS BÁSICAS****2.4.A.105 Objecto**

- (a) Este CV-CAR determina os requisitos para a certificação médica de pessoal aeronáutico e os procedimentos para a emissão, revalidação e renovação de certificados médicos.
- (b) Este CV-CAR estabelece ainda os requisitos para a designação dos médicos examinadores de aviação e certificação dos centros de medicina aeronáutica.

**2.4.A.110 Aplicabilidade**

- (a) Este CV-CAR aplica-se a todos os titulares de licenças emitidas pelo Estado de Cabo Verde para os quais é requerido um certificado médico para a validade da licença.
- (b) Este CV-CAR também é aplicável a todos os prestadores de avaliações médicas, conclusão médica acreditada conclusões médicas credenciadas e avaliações especiais para competência.

**2.4.A.115 Definições**

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

- (1) «Conclusão médica acreditada», a conclusão aceitável à autoridade aeronáutica a que chegam um ou mais médicos especialistas para os fins do caso em presença, em consultação com especialistas de operações de voo ou outros especialistas, conforme for necessário;
- (2) «Limitação», uma condição inscrita no certificado médico e que deve ser cumprida no exercício dos privilégios da licença ou dos certificados;
- (3) «Renovação de certificado médico», acto administrativo levado a cabo depois de um certificado médico caducar que renova os privilégios do certificado por um período seguinte especificado, mediante a satisfação de requisitos estabelecidos;
- (4) «Revalidação de certificado médico e designação», acto administrativo levado a cabo dentro do período de validade de um certificado médico ou de uma designação que permite que o titular continue a exercer os privilégios de um certificado ou designação por um período seguinte especificado, mediante a satisfação de requisitos estabelecidos;

- (5) «Substâncias psicoactivas», álcool, opióides, canabinóides, sedativos e hipnóticos, cocaína, outros psico-estimulantes, alucinogénios, e solventes voláteis, donde o café e o tabaco estão excluídos;
- (6) «Uso problemático de substâncias», o uso de uma ou mais substâncias psicoactivas por parte do pessoal de aviação de uma forma que:
- (i) Constitua um prejuízo directo para o utilizador ou ponha em perigo as vidas, saúde ou bem-estar de outros; ou
- (ii) Cause ou piore um problema ou distúrbio ocupacional, social, mental ou físico;
- (7) «Validação», acção levada a cabo por Cabo Verde como uma alternativa a emitir o seu próprio certificado médico, ao aceitar o certificado médico emitido por outro Estado Contratante como equivalente ao seu próprio certificado para uso em aeronaves registados em Cabo Verde.

**2.4.A.120 Abreviaturas**

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

- (1) AeMC – Centro de Medicina Aeronáutica;
- (2) AME – Médico Examinador de Aviação;
- (3) ATPL - Licença de Piloto de Linha Aérea;
- (4) CPL - Licença de Piloto Comercial;
- (5) PPL - Licença de Piloto Privado.

**2.4.A.125 Obrigações do pessoal aeronáutico sujeito a certificação médica**

- (a) Os titulares de licenças não devem exercer os privilégios da sua licença e das qualificações ou certificados conexos sempre que:
- (1) Tenham conhecimento de qualquer diminuição da sua aptidão médica que os possa incapacitar para exercerem em segurança esses privilégios;
- (2) Tomem ou utilizem medicamentos, prescritos ou não pelo médico, que sejam susceptíveis de interferir no exercício seguro dos privilégios da licença aplicável;
- (3) Recebam um tratamento médico, cirúrgico ou outro que possa interferir na segurança do voo.
- (b) Além disso, os titulares de licenças devem consultar, sem demora, um especialista em medicina aeronáutica sempre que:
- (1) Tenham sido submetidos a uma operação cirúrgica ou a um procedimento invasivo;
- (2) Tenham começado a utilizar regularmente medicamentos;
- (3) Tenham sofrido uma lesão física significativa que os incapacite para funcionarem como membro da tripulação de voo, membro de tripulação de cabina e controlador de tráfego aéreo;
- (4) Padeçam de uma doença grave que os incapacite para funcionarem como membro da tripulação de voo, membro de tripulação de cabina e controlador de tráfego aéreo;
- (5) Estejam grávidas;
- (6) Tenham sido internados num hospital ou numa clínica médica;
- (7) Comecem a precisar de lentes correctivas.

**2.4.A.130 Obrigações dos AeMC e AME**

- (a) Ao realizarem avaliações ou exames médicos, os AeMC e AME devem:
- (1) Certificar-se de que é possível comunicar com a pessoa em causa sem barreiras linguísticas;
- (2) Esclarecer a pessoa acerca das consequências da prestação de informações incompletas, inexactas ou falsas sobre a sua história clínica.
- (b) Depois de concluírem os exames e avaliações de medicina aeronáutica, os AeMC e AME, devem:
- (1) Considerar a pessoa apta ou não apta, ou remetê-la para a autoridade de aeronáutica ou chefe de um AeMC ou AME, consoante o caso;

- (2) Informar a pessoa de qualquer limitação que possa restringir a formação de voo, os privilégios da licença ou o certificado de membro de tripulante de cabina, consoante for aplicável;
  - (3) Se a pessoa for considerada não apta após a avaliação, informá-la do seu direito a uma segunda avaliação; e
  - (4) No caso dos requerentes de um certificado médico, enviar sem demora um relatório completo assinado, que inclua o resultado da avaliação e uma cópia do certificado médico, à autoridade de licenciamento.
- (c) Qualquer declaração falsa fornecida a um AME pelo candidato a uma licença ou qualificação deve ser comunicada à autoridade aeronáutica para a acção que for considerada apropriada.
- (d) Os AeMC e AME devem conservar registos pormenorizados dos exames e avaliações médicos realizados em conformidade com o presente CV-CAR e dos seus resultados, em conformidade com a legislação nacional.
- (e) Quando solicitados para funções de certificação médica ou fiscalização, os AeMC e AME devem apresentar ao avaliador médico da autoridade aeronáutica, caso lhes sejam pedidos, todos os registos e relatórios aeromédicos, e quaisquer outras informações pertinentes.

#### 2.4.A.135 Segredo médico

- (a) Todas as pessoas envolvidas no exame, avaliação e certificação médica devem garantir que o segredo médico seja sempre respeitado.
- (b) Todos os relatórios e registos médicos devem ser conservados de forma segura com acessibilidade restrita ao pessoal autorizado.
- (c) Quando justificado por considerações operacionais, o médico avaliador deve determinar até que ponto a informação médica pertinente é apresentada aos oficiais relevantes da autoridade aeronáutica.

### 2.4.B CERTIFICAÇÃO MÉDICA

#### 2.4.B.100 GENERALIDADES

##### 2.4.B.105 Certificados médicos

- (a) Os candidatos a uma licença de tripulação de voo, certificado de membro de tripulação de cabina e licença de controlador de tráfego aéreo devem possuir um certificado médico emitido em conformidade com este CV-CAR.
- (b) Os membros da tripulação de voo, membros da tripulação de cabina ou controladores de tráfego aéreo não devem exercer os privilégios da sua licença se não possuírem um certificado médico válido adequado à licença.
- (c) A autoridade aeronáutica pode emitir os seguintes certificados médicos:
  - (1) Certificado médico de Classe 1 para as licenças CPL e ATPL;
  - (2) Certificado médico de Classe 2 para a licença PPL ou para o certificado de membro da tripulação de cabina;
  - (3) Certificado médico de Classe 3 para a licença de controlador de tráfego aéreo;
- (d) O Certificado Médico de Classe 1, 2 e 3 deve obedecer o modelo constante do anexo A, emitido na língua portuguesa, incluindo uma tradução em inglês, que faz parte integrante do presente CV-CAR.
- (e) Um titular de uma licença não deve ser titular de mais do que um certificado médico emitido em conformidade com o presente CV-CAR.
- (f) A autoridade aeronáutica pode validar certificados médicos para os candidatos que detenham uma licença emitida por outro Estado Contratante.

##### 2.4.B.110 Requerimento de um certificado médico

- (a) Os requerimentos de certificados médicos devem ser apresentados num formato determinado pela autoridade aeronáutica.
- (b) Os requerentes de certificados médicos devem fornecer ao AeMC ou AME, consoante o caso:
  - (1) Uma prova da sua identidade;
  - (2) Uma declaração assinada:
    - (i) Dos dados médicos respeitantes à sua história clínica, pessoal, familiar e genético;

- (ii) Dizendo se foram ou não previamente submetidos a um exame com vista à obtenção de um certificado médico e, em caso afirmativo, quem o realizou e qual o resultado;
- (iii) Dizendo se foram ou não considerados não aptos, ou se o seu certificado médico foi suspenso ou revogado.

##### 2.4.B.115 Emissão, revalidação, renovação e reemissão de certificados médicos

- (a) Um certificado médico só deve ser emitido, revalidado ou renovado depois de completados os exames e avaliações médicos necessários e de o requerente ser considerado apto.
- (b) Para efeitos do disposto no parágrafo anterior o candidato a emissão, revalidação ou renovação de um certificado médico deve cumprir com os requisitos da secção 2.4.C.
- (c) Se os requisitos médicos determinados neste CV-CAR não forem cumpridos, o certificado médico apropriado não deve ser emitido, revalidado ou renovado, a não ser que as seguintes condições sejam satisfeitas:
  - (1) Uma conclusão médica acreditada indica que em circunstâncias especiais a falha do candidato em cumprir com qualquer requisito, seja numérico ou outro, é tal que não é provável que o exercício dos privilégios da licença a que se candidata coloque em perigo a segurança do voo;
  - (2) Deu-se a devida consideração à aptidão, perícia e experiência relevante do candidato e às condições operacionais; e
  - (3) A licença é endossada pela autoridade aeronáutica com alguma limitação ou limitações quando o desempenho seguro das responsabilidades do titular da licença está dependente da conformidade com tal limitação ou limitações.
- (d) A emissão dos certificados médicos de Classe 1, 2 e 3 cabe à autoridade aeronáutica, podendo ser delegada ao AME.
- (e) Para a revalidação ou renovação de um certificado médico deve ter-se em conta o seguinte:
  - (1) O nível de aptidão médica a ser atingido para a revalidação ou renovação de um certificado médico é o mesmo que para o certificado inicial, excepto quando for especificamente estipulado de outra forma;
  - (2) A revalidação do certificado médico de Classe 1, 2 e 3 pode ser delegada ao AME;
  - (3) A renovação de um certificado médico de Classe 1 é realizada pela autoridade aeronáutica;
  - (4) A renovação de um certificado médico de Classe 2 e 3 pode ser delegada ao AME.

- (f) A autoridade aeronáutica pode reemitir um certificado médico se:

- (1) Tiver identificado a necessidade de corrigir informações constantes do certificado;
- (2) Ocorrer casos de extravio, perda;
- (3) Esgotarem as folhas para inscrição de dados.

##### 2.4.B.120 Elementos do certificado médico

Os seguintes detalhes devem aparecer no certificado médico no alfabeto romano:

- (1) I - Nome do Estado;
- (2) II - Número da Licença;
- (3) III - Número do certificado médico;
- (4) IV - Nome do titular por extenso;
- (5) V - Data e local de nascimento;
- (6) VI - Endereço do titular;
- (7) VII - Nacionalidade do titular;
- (8) VIII - Assinatura do titular;
- (9) IX - Certificado médico de Classe 1, 2, ou 3;
- (10) X - Autoridade emissora;
- (11) XI - Validade;
- (12) XII - Limitações;
- (13) XIII - Data de emissão e assinatura do oficial emissor;
- (14) XIV - Carimbo.

**2.4.B.125 Validade, revalidação e renovação de certificados médicos**

(a) Validade - os certificados médicos estão sujeitos:

- (1) Ao período de validade, que deve ser de:
  - (i) 12 (doze) meses para a Classe 1 para a CPL, ATPL;
  - (ii) 60 (sessenta) meses para a Classe 2 para as licenças PPL e certificados de membro de tripulação de cabina;
  - (iii) 48 (quarenta e oito) meses para a Classe 3 para a licença de controlador de tráfego aéreo;
- (2) Às exceções para o período de validade, que são as seguintes:
  - (i) Quando os titulares atingirem o seu 40º aniversário:
    - (A) O intervalo especificado para a licença PPL, certificado de membro de tripulação de cabina e licença de controlador de tráfego aéreo deve ser reduzido para 24 (vinte e quatro) meses; e
    - (B) O intervalo de 12 (doze) meses especificado para os titulares da CPL e da ATPL que transportem passageiros em operações de mono-piloto deve ser reduzido para 6 (seis) meses;
  - (ii) Quando os titulares atingirem o seu 50º aniversário, o intervalo de 24 (vinte e quatro) meses especificado para a PPL e a licença de controlador de tráfego aéreo deve ser reduzido para 12 (doze) meses;
  - (iii) Quando os titulares atingirem o seu 60º aniversário, o intervalo especificado para as licenças de piloto CPL e ATPL deve ser reduzido para seis meses:
    - (A) Para a emissão inicial do certificado médico, o período de validade deve ter início na data em que o exame médico é realizado. O período de validade deve, relativamente ao último mês contado, incluir o dia que tem o mesmo número de calendário que a data do exame médico ou, se esse mês não tiver um dia com esse número, o último dia desse mês;
    - (B) O período de validade de um certificado médico pode ser estendido, conforme determinado pela autoridade aeronáutica, até 45 (quarenta e cinco) dias;
    - (C) O período de validade de um certificado médico pode ser reduzido quando clinicamente indicado.

(b) Revalidação - os exames ou avaliações para a revalidação de um certificado médico podem ser efectuados até 45 (quarenta e cinco) dias antes da sua data de expiração.

(c) Renovação - se o titular de um certificado médico não cumprir o disposto no parágrafo (b), é necessário um exame ou uma avaliação para a renovação, atendendo às seguintes condições, no caso dos certificados médicos de Classe 1 e de Classe 2:

- (1) Se o certificado médico tiver expirado há mais de 2 (dois) anos, o AeMC ou o AME só deve realizar o exame de renovação depois de avaliar os registos aeromédicos do requerente;
- (2) Se o certificado médico tiver expirado há mais de 5 (cinco) anos, são aplicáveis os requisitos de exame para a emissão inicial e a avaliação é baseada nos requisitos para a revalidação.

**2.4.B.130 Limitação, suspensão e revogação de certificados médicos**

(a) A autoridade aeronáutica pode por razões médicas justificadas e notificadas ao candidato limitar um certificado médico.

(b) A autoridade aeronáutica pode suspender ou revogar um certificado médico emitido, se for determinado que um candidato ou titular de um certificado não cumpriu, ou já não cumpre, com os requisitos deste CV-CAR.

**2.4.B.135 Diminuição da aptidão física**

(a) O titular de uma licença prevista nestes regulamentos não deve exercer os privilégios da sua licença e qualificações relacionadas quando o titular tenha consciência de qualquer diminuição da sua aptidão física que o possa tornar incapaz para de forma segura e adequada exercer tais privilégios.

(b) A autoridade aeronáutica pode suspender o certificado médico do titular de uma licença durante qualquer período em que a autoridade aeronáutica tome conhecimento que a aptidão física do

titular da licença tenha, por qualquer motivo, diminuído a um ponto que teria impedido a emissão, a revalidação ou renovação do certificado médico do titular da licença.

(c) A suspensão referenciada no parágrafo (b) deve manter-se até ao fim do período de diminuição da aptidão física, ou até à expiração do certificado médico, valendo o que ocorrer primeiro.

(d) Uma pessoa que possua um certificado médico válido emitido sob este CV-CAR não deve efectuar as atribuições de uma licença para a qual esse certificado médico seja exigido enquanto essa pessoa:

- (1) Souber ou tenha motivos para suspeitar de qualquer problema de saúde que torne a pessoa incapaz de cumprir com os requisitos do certificado médico exigido; ou
- (2) Estiver a tomar medicação ou a receber outro tratamento para um problema de saúde que tenha como resultado a pessoa ser incapaz de cumprir com os requisitos do certificado médico exigido.

**2.4.C REQUISITOS MÉDICOS****2.4.C.100 GENERALIDADES****2.4.C.105 Requisitos gerais**

Um candidato a um certificado médico emitido de acordo com este CV-CAR deve passar por um exame médico com base nos seguintes requisitos:

- (1) Físicos e mentais;
- (2) Visão e percepção de cores; e
- (3) Audição.

**2.4.C.110 Requisitos físicos e mentais**

A um candidato a qualquer classe de certificado médico deve ser exigido que esteja livre de:

- (1) Qualquer anormalidade, congénita ou adquirida;
- (2) Qualquer incapacidade activa, latente, aguda ou crónica;
- (3) Qualquer ferimento, lesão ou sequela de operação; ou
- (4) Qualquer efeito ou efeito secundário de qualquer medicação terapêutica prescrita ou não prescrita tomada, de modo a impôr um grau de incapacidade funcional que é provável que interfira com a operação segura de uma aeronave ou com o desempenho seguro de funções.

**2.4.C.115 Requisitos do teste de acuidade visual**

(a) Os testes de acuidade visual devem ser conduzidos num ambiente com um nível de iluminação que corresponda à iluminação normal de um consultório (30-60cd/m²).

(b) A acuidade visual deve ser medida através de uma série de anéis de Landolt ou optótipos similares, colocados a uma distância do candidato adequada ao método de avaliação adoptado.

**2.4.C.120 Requisitos da percepção de cores**

(a) Ao candidato deve ser exigido que demonstre a aptidão para perceber prontamente as cores, cuja percepção é necessária para o desempenho seguro das funções.

(b) O candidato deve ser testado em relação à aptidão para identificar correctamente uma série de placas pseudo-isocromáticas à luz do dia ou à luz artificial da mesma temperatura de cor que a fornecida pelos iluminantes normalizados CIE C ou D65 conforme especificado pela Comissão Internacional de Iluminação (CIE).

(c) Um candidato que obtenha um resultado satisfatório conforme determinado pela autoridade aeronáutica deve ser avaliado como apto.

(d) Um candidato que não consiga obter um resultado satisfatório deve ser avaliado como inapto a não ser que seja capaz de distinguir prontamente as cores usadas na navegação aérea e identificar correctamente as luzes de cor da aviação.

(e) Os candidatos que falhem em cumprir com critérios definidos no parágrafo anterior devem ser avaliados como inaptos excepto na avaliação da Classe 2 com a restrição, válida apenas de dia.

(f) Os óculos de sol usados durante o exercício dos privilégios da licença ou qualificação possuída devem ser não-polarizáveis e de cor cinza neutro.

**2.4.C.125 Requisitos do teste de audição**

- (a) Aos candidatos deve ser exigido que demonstrem uma percepção auditiva suficiente para o exercício seguro dos privilégios da sua licença ou qualificação.
- (b) O teste de audição pode ser conduzido usando um audiómetro de sons puros ou um método alternativo que proporcione resultados equivalentes.
- (c) O teste referido no parágrafo anterior deve ser executado no primeiro exame médico e depois em intervalos especificados de acordo com a classe do exame médico e a idade do candidato.
- (d) Se for usado um audiómetro de sons puros, o zero de referência para calibragem é o da Recomendação R389, 1964, da Organização Internacional de Normalização (ISO).
- (e) Nos testes de audição em que não se procede à audiometria, os candidatos devem ser avaliados numa sala em silêncio através de testes de voz falada e sussurrada sob as seguintes condições:
  - (1) Uma sala em silêncio na qual a intensidade do ruído de fundo seja inferior a 35 dB(A) quando medido em resposta “lenta” de um sonómetro com ponderação “A”;
  - (2) O nível de som de uma voz conversacional média a 1 m desde o ponto de saída é de 60dB(A) e o de uma voz sussurrada é de 45dB(A), sendo que a 2 m desde o falante, o som é 6 dB(A) mais baixo.
- (f) O titular de uma PPL com uma qualificação de instrumentos deve cumprir com os requisitos de audição para o certificado médico de Classe 1.

**2.4.C.200 CERTIFICADO MÉDICO DE CLASSE 1****2.4.C.205 Genaralidades**

- (a) Um candidato a uma licença CPL ou ATPL deve passar por um exame médico inicial para a emissão de um Certificado Médico de Classe 1.
- (b) Excepto quando indicado em contrário nesta secção, os titulares das licenças CPL ou ATPL devem ter o seu Certificado Médico de Classe 1 revalidado em intervalos que não excedam os especificados nesta secção.
- (c) A autoridade aeronáutica permite, à sua discrição, aos médicos examinadores, omitir, em anos alternados, para requerentes de certificados de Classe 1, com menos de 40 (quarenta) anos, certos itens de exames relacionados com a avaliação da aptidão física, e ao mesmo tempo aumentar a ênfase na educação para a saúde e na prevenção de problemas de saúde.
- (d) Um Certificado Médico de Classe 1 é emitido quando o candidato cumprir com os requisitos deste CV-CAR.

**2.4.C.210 Requisitos Físicos e Mentais**

- (a) O candidato não deve sofrer de qualquer doença ou incapacidade que torne esse candidato susceptível de ficar de repente incapaz quer para operar uma aeronave em segurança quer para levar a cabo os deveres atribuídos em segurança.
- (b) O candidato não deve possuir nenhum historial médico ou diagnóstico clínico estabelecido de qualquer das situações seguintes de modo a tornar o mesmo incapaz para exercer em segurança os privilégios da licença a que se candidata ou que possui:
  - (1) Um distúrbio mental orgânico;
  - (2) Um distúrbio mental ou comportamental devido ao uso de substâncias psico-activas, tal inclui a síndrome de dependência induzida pelo álcool ou outras substâncias psico-activas;
  - (3) Esquizofrenia ou um transtorno esquizotípico ou de delírio;
  - (4) Um distúrbio do humor (afectivo);
  - (5) Um distúrbio neurótico, relacionado com o estresse ou somatoforme;
  - (6) Uma síndrome comportamental associada a distúrbios psicológicos ou factores físicos;
  - (7) Um distúrbio da personalidade ou do comportamento do adulto, particularmente se manifestado através de actos repetidos observáveis;
  - (8) Atraso mental;

- (9) Um distúrbio do desenvolvimento psicológico;
- (10) Um distúrbio comportamental ou emocional, com início na infância ou adolescência; ou
- (11) Um distúrbio mental não especificado de outra forma.

Nota: Um historial de psicose tóxica aguda não tem de ser visto como desqualificante, desde que o candidato não tenha sofrido qualquer diminuição permanente.

- (c) O candidato não deve possuir nenhum historial médico ou diagnóstico clínico de qualquer uma das seguintes situações:
  - (1) Uma doença progressiva ou não progressiva do sistema nervoso, sendo os efeitos da mesma, de acordo com uma conclusão médica acreditada, susceptíveis de interferir no exercício em segurança dos privilégios da licença e qualificação do candidato;
  - (2) Epilepsia; ou
  - (3) Qualquer distúrbio de consciência sem uma explicação médica satisfatória da causa.
- (d) O candidato não deve ter sofrido qualquer traumatismo na cabeça, cujos efeitos, de acordo com uma conclusão médica acreditada, sejam susceptíveis de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença e qualificação do candidato.
- (e) O candidato não deve possuir qualquer deficiência no coração, congénita ou adquirida, a qual seja susceptível de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença e qualificação do candidato.
- (f) Um historial de enfarte do miocárdio comprovado é desqualificante.
- (g) Um candidato que tenha sido submetido a um enxerto de bypass coronário ou a uma angioplastia (com ou sem aplicação de endoprótese) ou a outra intervenção cardíaca, ou que tenha um historial de enfarte do miocárdio, ou que sofra de qualquer outro problema cardíaco potencialmente incapacitante, deve ser considerado como inapto a não ser que o problema cardíaco do candidato tenha sido investigado e avaliado de acordo com as melhores práticas clínicas e seja considerado como não susceptível de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença ou qualificação do candidato.
- (h) Um candidato com um ritmo cardíaco anormal deve ser considerado como inapto a não ser que a arritmia cardíaca tenha sido investigada e avaliada de acordo com as melhores práticas clínicas e seja considerada como não susceptível de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença ou qualificação do candidato.

Nota: Os problemas que ocorrem vulgarmente tais como a arritmia respiratória, as extra-sístoles ocasionais que desaparecem com o exercício, o aumento do ritmo cardíaco com a excitação ou o exercício, ou uma pulsação lenta não associada à dissociação aurículoventricular podem ser considerados como estando dentro dos limites “normais”.

- (i) A electrocardiografia deve fazer parte do exame cardíaco para a primeira emissão de um certificado médico.
- (j) A electrocardiografia deve ser incluída no mínimo anualmente na repetição do exame dos candidatos com mais de 50 (cinquenta) anos de idade.

Nota 1: O objectivo da electrocardiografia de rotina é a detecção de problemas. Esta não fornece prova suficiente para justificar a desqualificação sem a continuação da investigação cardiovascular.

Nota 2: Uma orientação para a electrocardiografia em descanso e em exercício é divulgada no Manual de Medicina Aeronáutica Civil (Doc. 8984).

- (k) As pressões arteriais sistólica e diastólica devem estar dentro dos limites normais.
- (l) O uso de medicamentos para controlo da hipertensão é desqualificante excepto em relação aos medicamentos cujo uso, de acordo com uma conclusão médica acreditada, seja compatível com o exercício em segurança dos privilégios da licença e qualificação do candidato.

Nota: Uma orientação extensiva sobre o tema é divulgada no Manual de Medicina Aeronáutica Civil (Doc. 8984).

- (m) Não deve haver nenhuma anormalidade funcional ou estrutural significativa no sistema circulatório.
- (n) Não deve haver nenhuma incapacidade aguda dos pulmões nem qualquer doença activa das estruturas dos pulmões, mediastino ou pleura susceptível de resultar em sintomas incapacitantes durante as operações normais e de emergência.

(o) A radiografia deve fazer parte do exame médico em todos os casos clínicos duvidosos.

(p) A radiografia deve fazer parte do exame inicial do tórax.

Nota: A radiografia torácica periódica não é geralmente necessária mas pode ser uma necessidade em situações em que pode ser esperada uma doença pulmonar assintomática.

(q) Os candidatos com doença pulmonar obstrutiva crónica devem ser avaliados como inaptos a não ser que o estado do candidato tenha sido investigado e avaliado de acordo com as melhores práticas clínicas e seja considerado como não susceptível de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença ou qualificação do candidato.

(r) Os candidatos com asma causando sintomas significativos ou susceptível de causar sintomas incapacitantes durante as operações normais ou de emergência devem ser avaliados como inaptos.

(s) O uso de medicamentos para controlo da asma deve ser desqualificante excepto em relação aos medicamentos cujo uso seja compatível com o exercício em segurança dos privilégios da licença e qualificação do candidato.

(t) Os candidatos com tuberculose pulmonar activa devem ser avaliados como inaptos.

(u) Os candidatos com lesões inactivas ou curadas que se saibam ser tuberculosas, ou sejam presumivelmente de origem tuberculosa, podem ser avaliados como aptos.

Nota 1: O material de orientação para a avaliação das doenças respiratórias é divulgado no Manual de Medicina Aeronáutica Civil (Doc. 8984).

Nota 2: O material de orientação para os perigos dos medicamentos é divulgado no Manual de Medicina Aeronáutica Civil (Doc. 8984).

(v) Os candidatos com uma diminuição importante do funcionamento do tracto gastrointestinal ou seus anexos devem ser avaliados como inaptos.

(w) Ao candidato deve ser exigido que esteja completamente livre de hérnias que possam dar origem a sintomas incapacitantes.

(x) O candidato com sequelas de doença ou intervenção cirúrgica em qualquer parte do tracto digestivo ou seus anexos, susceptíveis de causar incapacidade durante o voo, em particular quaisquer obstruções devidas a estriatura ou compressão, deve ser avaliado como inapto.

(y) Um candidato que tenha sido submetido a uma operação cirúrgica importante das vias biliares ou do tracto digestivo ou seus anexos, com uma excisão total ou parcial ou um desvio de qualquer destes órgãos, deve ser avaliado como inapto até ao momento em que a autoridade médica designada para esse fim por Cabo Verde e tendo acesso aos detalhes da operação implicada considere que os efeitos da operação não são susceptíveis de causar incapacidade no ar.

(z) Os candidatos com distúrbios metabólicos, nutricionais ou endócrinos susceptíveis de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença e qualificação do candidato devem ser avaliados como inaptos.

(aa) Os candidatos com diabetes mellitus insulino-dependente devem ser avaliados como inaptos.

(bb) Os candidatos com diabetes mellitus não insulino-dependente devem ser avaliados como inaptos a não ser que se demonstre que o problema está controlado de forma satisfatória ou apenas através de dieta ou através de dieta em combinação com medicação antidiabética oral, cujo uso seja compatível com o exercício em segurança dos privilégios da licença e qualificação do candidato.

(cc) Os candidatos com doença do sistema circulatório ou linfático devem ser avaliados como inaptos a não ser que sejam adequadamente investigados e se conclua que o seu problema não é susceptível de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença e qualificação do candidato.

Nota: O traço falciforme ou outros traços de hemoglobinopatias são geralmente compatíveis com uma avaliação como apto.

(dd) Os candidatos com doença renal ou genito-urinária devem ser avaliados como inaptos, a não ser que sejam adequadamente investigados e se conclua que o seu problema não é susceptível de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença e qualificação do candidato.

(ee) A análise da urina deve fazer parte do exame médico e as anormalidades devem ser investigadas adequadamente.

(ff) Os candidatos com sequelas de doença ou cirurgia dos rins e tracto urinário, em particular quaisquer obstruções devidas a estriatura ou compressão, devem ser avaliados como inaptos a não ser que o problema do candidato tenha sido investigado e avaliado de acordo com as melhores práticas clínicas e seja considerado como não susceptível de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença ou qualificação do candidato.

(gg) Os candidatos que tenham sido submetidos a uma nefrectomia devem ser avaliados como inaptos a não ser que o problema esteja bem compensado.

(hh) Os candidatos que sejam seropositivos para o vírus da imunodeficiência humana (VIH) devem ser avaliados como inaptos a não ser que a condição do candidato tenha sido investigada e avaliada de acordo com as melhores práticas médicas e seja considerada como não provável de interferir com o exercício seguro dos privilégios da licença ou qualificação do candidato.

Nota: A orientação para a avaliação dos candidatos que sejam seropositivos para o vírus da imunodeficiência humana (VIH) está contida no Manual de Medicina Aeronáutica Civil (Doc. 8984).

(ii) As candidatas que estejam grávidas devem ser avaliadas como inaptas a não ser que uma avaliação obstétrica e uma supervisão médica continuada indiquem uma gravidez não complicada, de baixo risco.

(jj) Para efeitos do disposto no parágrafo anterior, o período de avaliação como apta pode ser limitado até ao final da 26ª semana de gestação.

(kk) Depois do parto ou término da gravidez, a candidata não deve ter permissão para exercer os privilégios da sua licença até ter sido submetida a uma avaliação de acordo com as melhores práticas clínicas e tiver sido considerada como apta para exercer em segurança os privilégios da sua licença e qualificações.

(ll) O candidato não deve possuir qualquer anormalidade nos ossos, articulações, músculos, tendões ou estruturas relacionadas que seja susceptível de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença e qualificação do candidato.

Nota: Qualquer sequela após lesões afectando os ossos, articulações, músculos ou tendões, e certos defeitos anatómicos normalmente exigem uma avaliação funcional para determinar a aptidão.

(mm) O candidato não deve possuir qualquer anormalidade ou doença dos ouvidos ou estruturas relacionadas que seja susceptível de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença e qualificação do candidato.

(nn) Não deve existir:

- (1) Qualquer perturbação da função vestibular;
- (2) Qualquer disfunção significativa das trompas de Eustáquio;
- (3) Qualquer perfuração não curada das membranas do tímpano.

(oo) Uma perfuração seca da membrana do tímpano não tem de tornar inapto o candidato.

Nota: A orientação para a avaliação da função vestibular está contida no Manual de Medicina Aeronáutica Civil (Doc. 8984).

(pp) Não existe qualquer obstrução nasal ou malformação nem doença da cavidade oral ou tracto respiratório superior que seja susceptível de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença e qualificação do candidato.

(qq) Os candidatos com gaguez ou outros defeitos da fala suficientemente acentuados para causar diminuição da comunicação do discurso devem ser avaliados como inaptos.

(rr) Um candidato com depressão, sob tratamento com medicação antidepressiva, deve ser avaliado como inapto a não ser que o médico avaliador, tendo acesso aos detalhes do caso concernente, considere que a condição do candidato como não provável de interferir com o exercício seguro dos privilégios da licença ou qualificações do candidato.

#### 2.4.C.215 Requisitos de visão

(a) O funcionamento dos olhos e anexos deve estar normal, não devendo existir qualquer situação patológica, aguda ou crónica, nem qualquer sequela de cirurgia ou trauma dos olhos ou seus anexos

susceptível de reduzir o funcionamento normal da visão a ponto de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença e qualificação do candidato.

- (b) A acuidade visual ao longe com ou sem correcção deve ser de 6/9 ou melhor em cada olho em separado, e a acuidade visual binocular deve ser de 6/6 ou melhor.
- (c) Não há limites que se apliquem à acuidade visual não corrigida.
- (d) Quando o padrão de acuidade visual referido no parágrafo (b) e (c) só puder ser obtido com lentes correctoras, o candidato pode ser avaliado como apto desde que:
- (1) Tais lentes correctoras sejam usadas durante o exercício dos privilégios da licença ou qualificação a que se candidata ou possua; e
  - (2) Adicionalmente, um par de óculos de correcção adequado seja mantido com disponibilidade imediata durante o exercício dos privilégios da licença do candidato.

Nota: Supõe-se que um candidato aceite como cumprindo estas disposições continua a fazê-lo, a não ser que haja uma razão para suspeitar do contrário, caso em que é exigido um relatório oftalmológico à discrição da autoridade aeronáutica. Tanto a acuidade visual não corrigida como a corrigida são normalmente medidas e registadas em cada repetição do exame. As situações que indicam uma necessidade de obter um relatório oftalmológico incluem: uma diminuição substancial na acuidade visual não corrigida; qualquer diminuição na melhor acuidade visual corrigida, e a ocorrência de doença oftalmológica, lesão oftalmológica ou cirurgia oftalmológica.

- (e) Os candidatos podem usar lentes de contacto para cumprir com o requisito previsto no parágrafo (b) desde que:
- (1) As lentes sejam monofocais e sem cor;
  - (2) As lentes sejam bem toleradas; e
  - (3) Um par de óculos de correcção adequado seja mantido com disponibilidade imediata durante o exercício dos privilégios da licença do candidato.

Nota: Os candidatos que usem lentes de contacto podem não necessitar de ter a sua acuidade visual não corrigida medida em cada repetição do exame desde que o historial da prescrição das suas lentes de contacto seja conhecido.

- (f) Os candidatos com um erro refractivo alargado devem usar lentes de contacto ou lentes de óculos de índice elevado.
- Nota: Se forem usados óculos, são necessárias lentes de índice elevado para minimizar a distorção do campo periférico.
- (g) Aos candidatos cuja acuidade visual ao longe não corrigida é em cada olho pior que 6/60 será exigido que forneçam um relatório oftalmológico completo antes do certificado médico inicial e depois de 5 (cinco) em 5 (cinco) anos.

Nota 1: O objectivo do exame oftalmológico exigido é verificar o desempenho visual normal e identificar qualquer patologia significativa.

Nota 2: A orientação para a avaliação dos candidatos monoculares está contida no Manual de Medicina Aeronáutica Civil (Doc. 8984).

- (h) Os candidatos que tenham sido submetidos a uma cirurgia afectando o estado refractivo dos olhos devem ser avaliados como inaptos a não ser que estejam livres de sequelas susceptíveis de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da sua licença e qualificação.
- (i) O candidato deve possuir a aptidão para ler, enquanto estiver a usar as lentes de contacto, se existentes, o quadro N5 ou o seu equivalente a uma distância seleccionada pelo candidato entre 30 a 50 cm e a aptidão para ler o quadro N14 ou o seu equivalente a uma distância de 100 cm.
- (j) Se o requisito do parágrafo anterior for cumprido apenas através do uso de correcção ao perto, o candidato pode ser avaliado como apto desde que esta correcção ao perto seja adicionada aos óculos de correcção já prescritos de acordo com o parágrafo (b).
- (k) Se a correcção referida no parágrafo anterior não for prescrita, um par de óculos para uso ao perto deve ser mantido disponível de imediato durante o exercício dos privilégios da licença.

- (l) Quando a correcção ao perto for exigida, o candidato deve demonstrar que um par de óculos é suficiente para cumprir os requisitos de visão tanto ao longe como ao perto.

Nota 1: N5 e N14 referem-se ao tamanho da letra usado. Para mais detalhes, ver o Manual de Medicina Aeronáutica Civil (Doc. 8984).

Nota 2: Qualquer candidato que necessite de correcção ao perto para cumprir com este requisito irá necessitar de lentes de “olhar por cima”, bifocais ou talvez multifocais de modo a ler os instrumentos e uma carta ou manual seguro na mão, e também para fazer uso da visão ao longe, através do pára-brisas, sem remover as lentes. A correcção ao perto unifocal (lentes espessas de uma só capacidade, adequadas à leitura) reduz significativamente a acuidade visual ao longe e, por conseguinte, não é aceitável.

Nota 3: Sempre que exista um requisito para obter ou renovar lentes correctoras, espera-se que o candidato informe o refraccionista acerca das distâncias de leitura para as tarefas visuais do posto de pilotagem relevantes para os tipos de aeronave em que seja provável o candidato operar.

- (m) Quando a correcção ao perto for exigida de acordo com o parágrafo (e), um segundo par de óculos de correcção ao perto deve ser mantido disponível para uso imediato.
- (n) Ao candidato deve ser exigido que possua campos de visão normais.
- (o) Ao candidato deve ser exigido que possua um funcionamento binocular normal.
- (p) A estereopse reduzida, a convergência anormal não interferindo com a visão ao perto, e o desalinhamento ocular nos casos em que as reservas de fusão sejam suficientes para evitar a astenopia e a diplopia podem não ser desqualificantes.

#### 2.4.C.220 Requisitos de audição

- (a) O candidato deve ser avaliado através da audiometria de sons puros:
- (1) No exame médico inicial;
  - (2) No mínimo uma vez de 5 (cinco) em 5 (cinco) anos até aos 40 (quarenta) anos de idade;
  - (3) No mínimo uma vez de 2 (dois) em 2 (dois) anos depois dos 40 (quarenta) anos de idade.
- (b) O candidato não deve possuir uma perda de audição, em cada um dos ouvidos em separado, de mais de 35 dB em qualquer uma das frequências 500, 1000 ou 2000 Hz, ou de mais de 50 dB a 3 000 Hz.
- (c) Contudo, um candidato com uma perda de audição maior do que a indicada no parágrafo anterior pode ser declarado apto desde que:
- (1) O candidato possua um desempenho auditivo em cada ouvido em separado equivalente ao de uma pessoa normal, com um ruído de fundo que simule as propriedades de dissimulação do ruído no posto de pilotagem sobre a fala e os sinais de radiofarol; e
  - (2) O candidato possua a aptidão para ouvir uma voz conversacional média numa sala em silêncio, usando ambos os ouvidos, a uma distância de 2 m desde o examinador, com as costas voltadas para o examinador.
- (d) Alternativamente, pode ser usado um teste de audição prático conduzido durante o voo no posto de pilotagem de uma aeronave do tipo para o qual a licença e qualificações do candidato são válidas.

#### 2.4.C.300 CERTIFICADO MÉDICO DE CLASSE 2

##### 2.4.C.305 Generalidades

- (a) Um candidato a uma licença PPL ou a um certificado de membro de tripulação de cabina deve passar por um exame médico inicial para a emissão de um certificado médico de Classe 2.
- (b) Excepto quando indicado em contrário nesta secção, os titulares de uma licença PPL ou de um certificado de membro de tripulação de cabina devem ter o seu certificado médico de Classe 2 revalidado em intervalos que não excedam os especificados nesta secção.
- (c) Um certificado médico de Classe 2 é emitido quando o candidato cumprir com os requisitos deste CV-CAR.

##### 2.4.C.310 Requisitos físicos e mentais

- (a) O candidato não deve sofrer de qualquer doença ou incapacidade que torne esse candidato susceptível de ficar de repente incapaz quer para operar uma aeronave em segurança quer para levar a cabo os deveres atribuídos em segurança.

(b) O candidato não deve possuir nenhum historial médico ou diagnóstico clínico estabelecido de qualquer das situações seguintes de modo a tornar o mesmo incapaz para exercer em segurança os privilégios da licença a que se candidata ou que possui:

- (1) Um distúrbio mental orgânico;
- (2) Um distúrbio mental ou comportamental devido ao uso de substâncias psicoactivas, tal inclui a síndrome de dependência induzida pelo álcool ou outras substâncias psicoactivas;
- (3) Esquizofrenia ou um transtorno esquizotípico ou de delírio;
- (4) Um distúrbio do humor (afectivo);
- (5) Um distúrbio neurótico, relacionado com o estresse ou somatoforme;
- (6) Uma síndrome comportamental associada a distúrbios psicológicos ou factores físicos;
- (7) Um distúrbio da personalidade ou do comportamento do adulto, particularmente se manifestado através de actos repetidos observáveis;
- (8) Atraso mental;
- (9) Um distúrbio do desenvolvimento psicológico;
- (10) Um distúrbio comportamental ou emocional, com início na infância ou adolescência; ou
- (11) Um distúrbio mental não especificado de outra forma.

Nota: Um historial de psicose tóxica aguda não tem de ser visto como desqualificante, desde que o candidato não tenha sofrido qualquer diminuição permanente.

(c) O candidato não deve possuir nenhum historial médico ou diagnóstico clínico de qualquer uma das seguintes situações:

- (1) Uma doença progressiva ou não progressiva do sistema nervoso, sendo os efeitos da mesma, de acordo com uma conclusão médica acreditada, susceptíveis de interferir no exercício em segurança dos privilégios da licença e qualificação do candidato;
- (2) Epilepsia; ou
- (3) Qualquer distúrbio de consciência sem uma explicação médica satisfatória da causa.

(d) O candidato não deve ter sofrido qualquer traumatismo na cabeça, sendo os efeitos do mesmo, de acordo com uma conclusão médica acreditada, susceptíveis de interferir no exercício em segurança dos privilégios da licença e qualificação do candidato.

(e) O candidato não deve possuir qualquer deficiência no coração, congénita ou adquirida, a qual seja susceptível de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença e qualificação do candidato.

(f) Um historial de enfarte do miocárdio comprovado é desqualificante.

Nota: Os problemas que ocorrem vulgarmente tais como a arritmia respiratória, as extra-sístoles ocasionais que desaparecem com o exercício, o aumento do ritmo cardíaco com a excitação ou o exercício, ou uma pulsação lenta não associada à dissociação aurículoventricular podem ser considerados como estando dentro dos limites “normais”.

(g) Um candidato que tenha sido submetido a um enxerto de bypass coronário ou a uma angioplastia (com ou sem aplicação de endoprótese) ou a outra intervenção cardíaca, ou que tenha um historial de enfarte do miocárdio, ou que sofra de qualquer outro problema cardíaco potencialmente incapacitante, deve ser considerado como inapto a não ser que o problema cardíaco do candidato tenha sido investigado e avaliado de acordo com as melhores práticas clínicas e seja considerado como não susceptível de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença ou qualificação do candidato.

(h) Um candidato com um ritmo cardíaco anormal deve ser considerado como inapto a não ser que a arritmia cardíaca tenha sido investigada e avaliada de acordo com as melhores práticas clínicas e seja considerada como não susceptível de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença ou qualificação do candidato.

(i) A electrocardiografia deve fazer parte do exame cardíaco aquando da primeira emissão de um certificado médico:

- (1) Após os 40 (quarenta) anos de idade;
- (2) Nas repetições dos exames de 2 (dois) em 2 (dois) anos após os 50 (cinquenta) anos de idade.

Nota 1: O objectivo da electrocardiografia de rotina é a detecção de problemas. Esta não fornece prova suficiente para justificar a desqualificação sem a continuação da investigação cardiovascular.

Nota 2: Uma orientação para a electrocardiografia em descanso e em exercício é divulgada no Manual de Medicina Aeronáutica Civil (Doc. 8984).

(j) As pressões arteriais sistólica e diastólica devem estar dentro dos limites normais.

(k) O uso de medicamentos para controlo da hipertensão é desqualificante excepto em relação aos medicamentos cujo uso, de acordo com uma conclusão médica acreditada, seja compatível com o exercício em segurança dos privilégios da licença e qualificação do candidato.

Nota: Uma orientação extensiva sobre o tema é divulgada no Manual de Medicina Aeronáutica Civil (Doc. 8984).

(l) Não deve haver nenhuma anormalidade funcional ou estrutural significativa no sistema circulatório.

(m) Não deve haver nenhuma incapacidade aguda dos pulmões nem qualquer doença activa das estruturas dos pulmões, mediastino ou pleura susceptível de resultar em sintomas incapacitantes durante as operações normais ou de emergência.

(n) A radiografia deve fazer parte do exame torácico inicial.

Nota: A radiografia torácica periódica não é geralmente necessária mas pode ser uma necessidade em situações em que pode ser esperada uma doença pulmonar assintomática.

(o) Os candidatos com doença pulmonar obstrutiva crónica devem ser avaliados como inaptos a não ser que o estado do candidato tenha sido investigado e avaliado de acordo com as melhores práticas clínicas e seja considerado como não susceptível de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença ou qualificação do candidato.

(p) Os candidatos com asma causando sintomas significativos ou susceptível de causar sintomas incapacitantes durante as operações normais ou de emergência devem ser avaliados como inaptos.

(q) O uso de medicamentos para controlo da asma deve ser desqualificante excepto em relação aos medicamentos cujo uso seja compatível com o exercício em segurança dos privilégios da licença e qualificação do candidato.

(r) Os candidatos com tuberculose pulmonar activa devem ser avaliados como inaptos.

(s) Os candidatos com lesões inactivas ou curadas que se saibam ser tuberculosas, ou sejam presumivelmente de origem tuberculosa, podem ser avaliados como aptos.

Nota 1: O material de orientação para a avaliação das doenças respiratórias é divulgado no Manual de Medicina Aeronáutica Civil (Doc. 8984).

Nota 2: O material de orientação para os perigos dos medicamentos é divulgado no Manual de Medicina Aeronáutica Civil (Doc. 8984).

(t) Os candidatos com uma diminuição importante do funcionamento do tracto gastrointestinal ou seus anexos devem ser avaliados como inaptos.

(u) O candidato deve estar completamente livre de hérnias que possam dar origem a sintomas incapacitantes.

(v) Os candidatos com sequelas de doença ou intervenção cirúrgica em qualquer parte do tracto digestivo ou seus anexos, susceptíveis de causar incapacidade durante o voo, em particular quaisquer obstruções devidas a estriatura ou compressão, devem ser avaliados como inaptos.

(w) Um candidato que tenha sido submetido a uma operação cirúrgica importante das vias biliares ou do tracto digestivo ou seus anexos, que tenha envolvido uma excisão total ou parcial ou um desvio de qualquer destes órgãos deve ser avaliado como inapto até ao momento em que a Autoridade médica designada para esse

fim por Cabo Verde e tendo acesso aos detalhes da operação implicada considere que os efeitos da operação não são susceptíveis de causar incapacidade no ar.

- (x) Os candidatos com distúrbios metabólicos, nutricionais ou endócrinos susceptíveis de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença e qualificação do candidato devem ser avaliados como inaptos.
- (y) Os candidatos com diabetes mellitus insulino-dependente devem ser avaliados como inaptos.
- (z) Os candidatos com diabetes mellitus não insulino-dependente devem ser avaliados como inaptos a não ser que se demonstre que o problema está controlado de forma satisfatória ou apenas através de dieta ou através de dieta em combinação com medicação antidiabética oral, cujo uso seja compatível com o exercício em segurança dos privilégios da licença e qualificação do candidato.

Nota: O material de orientação para a avaliação dos candidatos diabéticos está contido no Manual de Medicina Aeronáutica Civil (Doc 8984).

- (aa) Os candidatos com doença do sistema circulatório e/ou linfático devem ser avaliados como inaptos a não ser que sejam adequadamente investigados e se conclua que o seu problema não é susceptível de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença e qualificação do candidato.

Nota: O traço falciforme ou outros traços de hemoglobinopatias são geralmente compatíveis com uma avaliação como apto.

- (bb) Os candidatos com doença renal ou genito-urinária devem ser avaliados como inaptos, a não ser que sejam adequadamente investigados e se conclua que o seu problema não é susceptível de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da sua licença e qualificação.

- (cc) A análise da urina deve fazer parte do exame médico e as anormalidades devem ser investigadas adequadamente.

Nota: O material de orientação para a avaliação dos candidatos diabéticos está contido no Manual de Medicina Aeronáutica Civil (Doc. 8984).

- (dd) Os candidatos com sequelas de doença ou procedimentos cirúrgicos dos rins ou tracto urinário, em particular quaisquer obstruções devidas a estriatura ou compressão, devem ser avaliados como inaptos a não ser que o problema do candidato tenha sido investigado e avaliado de acordo com as melhores práticas clínicas e seja considerado como não susceptível de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença ou qualificação do candidato.

- (ee) Os candidatos que tenham sido submetidos a uma nefrectomia devem ser avaliados como inaptos a não ser que o problema esteja bem compensado.

- (ff) Os candidatos que sejam seropositivos para o vírus da imunodeficiência humana (VIH) devem ser avaliados como inaptos a não ser que a condição do candidato tenha sido investigada e avaliada de acordo com as melhores práticas médicas e seja considerada como não provável de interferir com o exercício seguro dos privilégios da licença ou qualificação do candidato.

Nota: A orientação para a avaliação dos candidatos que sejam seropositivos para o Vírus da Imunodeficiência Humana (VIH) está contida no Manual de Medicina Aeronáutica Civil (Doc 8984).

- (gg) As candidatas que estejam grávidas devem ser avaliadas como inaptas a não ser que uma avaliação obstétrica e uma supervisão médica continuada indiquem uma gravidez não complicada, de baixo risco, sendo que o período de avaliação como apta pode ser limitado até ao final da 26ª semana de gestação.

- (hh) Depois do parto ou término da gravidez, a candidata não deve ter permissão para exercer os privilégios da sua licença até ter sido submetida a uma re-avaliação de acordo com as melhores práticas clínicas e tiver sido considerada como apta para exercer em segurança os privilégios da sua licença e qualificações.

- (ii) O candidato não deve possuir qualquer anormalidade nos ossos, articulações, músculos, tendões ou estruturas relacionadas que seja susceptível de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença e qualificação do candidato.

Nota: Qualquer sequela após lesões afectando os ossos, articulações, músculos ou tendões, e certos defeitos anatómicos irão normalmente exigir uma avaliação funcional para determinar a aptidão.

- (jj) O candidato não deve possuir qualquer anormalidade ou doença dos ouvidos ou estruturas relacionadas que seja susceptível de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença e qualificação do candidato.

- (kk) Não deve existir:

- (1) Qualquer perturbação da função vestibular;
- (2) Qualquer disfunção significativa das trompas de Eustáquio;
- (3) Qualquer perfuração não curada das membranas do tímpano.

- (ll) Uma perfuração seca da membrana do tímpano não tem de tornar inapto o candidato.

Nota: A orientação para a avaliação da função vestibular está contida no Manual de Medicina Aeronáutica Civil (Doc. 8984).

- (mm) Não existe qualquer obstrução nasal ou malformação nem doença da cavidade oral ou tracto respiratório superior que seja susceptível de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença e qualificação do candidato.

- (nn) Os candidatos com gaguez ou outros defeitos da fala suficientemente acentuados para causar diminuição da comunicação do discurso devem ser avaliados como inaptos.

- (oo) Um candidato com depressão, sob tratamento com medicação antidepressiva, deve ser avaliado como inapto a não ser que o médico avaliador, tendo acesso aos detalhes do caso concernente, considere que a condição do candidato como não provável de interferir com o exercício seguro dos privilégios da licença ou qualificações do candidato.

#### 2.4.C.315 Requisitos de visão

- (a) O funcionamento dos olhos e anexos deve estar normal, não devendo existir qualquer situação patológica, aguda ou crónica, nem qualquer sequela de cirurgia ou trauma dos olhos ou seus anexos susceptível de reduzir o funcionamento normal da visão a ponto de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença e qualificação do candidato.

- (b) A acuidade visual ao longe com ou sem correcção deve ser de 6/12 ou melhor em cada olho em separado, e a acuidade visual binocular deve ser de 6/9 ou melhor.

- (c) Não há limites que se apliquem à acuidade visual não corrigida.

- (d) Quando o padrão de acuidade visual referido no parágrafo (b) só puder ser obtido com lentes correctoras, o candidato pode ser avaliado como apto desde que:

- (1) Tais lentes correctoras sejam usadas durante o exercício dos privilégios da licença ou qualificação a que se candidata ou possuía; e

- (2) Adicionalmente, um par de óculos de correcção adequado seja mantido com disponibilidade imediata durante o exercício dos privilégios da licença do candidato.

Nota: Supõe-se que um candidato aceite como cumprindo estas disposições continua a fazê-lo, a não ser que haja uma razão para suspeitar do contrário, caso em que é exigido um relatório oftalmológico à discrição da Autoridade. Tanto a acuidade visual não corrigida como a corrigida são normalmente medidas e registadas em cada repetição do exame. As situações que indicam uma necessidade de obter um relatório oftalmológico incluem: uma diminuição substancial na acuidade visual não corrigida; qualquer diminuição na melhor acuidade visual corrigida, e a ocorrência de doença oftalmológica, lesão oftalmológica ou cirurgia oftalmológica.

- (e) Os candidatos podem usar lentes de contacto para cumprir com o requisito previsto no parágrafo (b) desde que:

- (1) As lentes sejam monofocais e sem cor;

- (2) As lentes sejam bem toleradas; e

- (3) Um par de óculos de correcção adequado seja mantido com disponibilidade imediata durante o exercício dos privilégios da licença do candidato.

Nota: Os candidatos que usem lentes de contacto podem não necessitar de ter a sua acuidade visual não corrigida medida em cada repetição do exame desde que o historial da prescrição das suas lentes de contacto seja conhecido.

(f) Os candidatos com um erro refractivo alargado devem usar lentes de contacto ou lentes de óculos de índice elevado.

Nota: Se forem usados óculos, são necessárias lentes de índice elevado para minimizar a distorção do campo periférico.

(g) Aos candidatos cuja acuidade visual ao longe não corrigida é em cada olho pior que 6/60 é exigido que forneçam um relatório oftalmológico completo antes do certificado médico inicial e depois de cinco em cinco anos.

Nota 1: O objectivo do exame oftalmológico exigido é 1) verificar o desempenho visual normal e 2) identificar qualquer patologia significativa.

Nota 2: A orientação para a avaliação dos candidatos monoculares está contida no Manual de Medicina Aeronáutica Civil (Doc. 8984).

(h) Os candidatos que se tenham submetido a uma cirurgia afectando o estado refractivo dos olhos devem ser avaliados como inaptos a não ser que estejam livres de sequelas susceptíveis de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da sua licença e qualificação.

(i) O candidato deve possuir a aptidão para ler, enquanto estiver a usar as lentes de contacto, se existentes, o quadro N5 ou o seu equivalente a uma distância seleccionada pelo candidato entre 30 a 50 cm.

(j) Se o requisito do parágrafo anterior for cumprido apenas através do uso de correcção ao perto, o candidato pode ser avaliado como apto desde que esta correcção ao perto seja adicionada aos óculos de correcção já prescritos de acordo com o parágrafo (b).

(k) Se a correcção referida no parágrafo anterior não for prescrita, um par de óculos para uso ao perto deve ser mantido disponível de imediato durante o exercício dos privilégios da licença.

(l) Quando a correcção ao perto for exigida, o candidato deve demonstrar que um par de óculos é suficiente para cumprir os requisitos de visão tanto ao longe como ao perto.

Nota 1: N5 e N14 referem-se ao tamanho da letra usado. Para mais detalhes, ver o Manual de Medicina Aeronáutica Civil (Doc. 8984).

Nota 2: Qualquer candidato que necessite de correcção ao perto para cumprir com este requisito irá necessitar de lentes de “olhar por cima”, bifocais ou talvez multifocais de modo a ler os instrumentos e uma carta ou manual seguro na mão, e também para fazer uso da visão ao longe, através do pára-brisas, sem remover as lentes. A correcção ao perto unifocal (lentes espessas de uma só capacidade, adequadas à leitura) reduz significativamente a acuidade visual ao longe e, por conseguinte, não é aceitável.

Nota 3: Sempre que exista um requisito para obter ou renovar lentes correctoras, espera-se que o candidato informe o refraccionista acerca das distâncias de leitura para as tarefas visuais do posto de pilotagem relevantes para os tipos de aeronave em que seja provável o candidato operar.

(m) Quando a correcção ao perto for exigida de acordo com este parágrafo, um segundo par de óculos de correcção ao perto deve ser mantido disponível para uso imediato.

(n) Ao candidato deve ser exigido que possua campos de visão normais.

(o) Ao candidato deve ser exigido que possua um funcionamento binocular normal.

(p) A estereopse reduzida, a convergência anormal não interferindo com a visão ao perto, e o desalinhamento ocular nos casos em que as reservas de fusão sejam suficientes para evitar a astenopia e a diplopia podem não ser desqualificantes.

#### 2.4.C.320 Requisitos de audição

(a) O candidato deve ser avaliado através da audiometria de sons puros:

(1) No exame médico inicial;

(2) Pelo menos uma vez de 2 (dois) em 2 (dois) anos depois dos 50 (cinquenta) anos de idade.

(b) Quando avaliado através da audiometria de sons puros, um candidato com uma perda auditiva, em cada um dos ouvidos em separado, de mais de 35 dB em qualquer uma das frequências 500, 1000 ou 2000 Hz, ou de mais de 50 dB a 3000 Hz, deve ser considerado como inapto.

(c) O candidato deve possuir a aptidão para ouvir uma voz conversacional média numa sala em silêncio, usando ambos os ouvidos, a uma distância de 2 m desde o examinador, com as costas voltadas para o examinador ou será avaliado como inapto.

(d) O candidato que possui uma PPL com uma IR deve cumprir com os requisitos de audição para um certificado médico de Classe 1.

#### 2.4.C.400 CERTIFICADO MÉDICO DE CLASSE 3

##### 2.4.C.405 Generalidades

(a) Um candidato a uma licença de Controlador de Tráfego Aéreo deve passar por um exame médico inicial para a emissão de um certificado médico de Classe 3.

(b) Excepto quando indicado em contrário nesta secção, os titulares de uma licença de Controlador de Tráfego Aéreo devem ter o seu certificado médico de Classe 3 revalidado em intervalos que não excedam os especificados nesta secção.

(c) Um certificado médico de Classe 3 é emitido quando o candidato cumprir com os requisitos deste CV-CAR.

##### 2.4.C.410 Requisitos físicos e mentais

(a) O candidato não deve sofrer de qualquer doença ou incapacidade que torne esse candidato susceptível de ficar de repente incapaz quer para operar uma aeronave em segurança quer para levar a cabo os deveres atribuídos em segurança.

(b) O candidato não deve possuir nenhum historial médico ou diagnóstico clínico estabelecido de qualquer das situações seguintes de modo a tornar o mesmo incapaz para exercer em segurança os privilégios da licença a que se candidata ou que possui:

(1) Um distúrbio mental orgânico;

(2) Um distúrbio mental ou comportamental devido ao uso de substâncias psicoactivas, tal inclui a síndrome de dependência induzida pelo álcool ou outras substâncias psicoactivas;

(3) Esquizofrenia ou um transtorno esquizotípico ou de delírio;

(4) Um distúrbio do humor (afectivo);

(5) Um distúrbio neurótico, relacionado com o stress ou somatoforme;

(6) Um distúrbio da personalidade ou do comportamento do adulto, particularmente se manifestado através de actos repetidos observáveis;

(7) Atraso mental;

(8) Um distúrbio do desenvolvimento psicológico;

(9) Um distúrbio comportamental ou emocional, com início na infância ou adolescência; ou

(10) Um distúrbio mental não especificado de outra forma.

Nota: Um historial de psicose tóxica aguda não tem de ser visto como desqualificante, desde que o candidato não tenha sofrido qualquer diminuição permanente.

(c) O candidato não deve possuir nenhum historial médico ou diagnóstico clínico de qualquer uma das seguintes situações:

(1) Uma doença progressiva ou não progressiva do sistema nervoso, sendo os efeitos da mesma, de acordo com uma conclusão médica acreditada, susceptíveis de interferir no exercício em segurança dos privilégios da licença e qualificação do candidato;

(2) Epilepsia; ou

(3) Qualquer distúrbio de consciência sem uma explicação médica satisfatória da causa.

(d) O candidato não deve ter sofrido qualquer traumatismo na cabeça, sendo os efeitos do mesmo, de acordo com uma conclusão médica acreditada, susceptíveis de interferir no exercício em segurança dos privilégios da licença e qualificação do candidato.

(e) O candidato não deve possuir qualquer deficiência no coração, congénita ou adquirida, a qual seja susceptível de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença e qualificação do candidato.

(f) Um historial de enfarte do miocárdio comprovado é desqualificante.

(g) Um candidato que tenha sido submetido a um enxerto de bypass coronário ou a uma angioplastia (com ou sem aplicação de endoprótese) ou a outra intervenção cardíaca, ou que tenha um historial de enfarte do miocárdio, ou que sofra de qualquer outro problema cardíaco potencialmente incapacitante, deve ser considerado como inapto a não ser que o problema cardíaco do candidato tenha sido investigado e avaliado de acordo com as melhores práticas clínicas e seja considerado como não susceptível de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença ou qualificação do candidato.

(h) Um candidato com um ritmo cardíaco anormal deve ser considerado como inapto a não ser que a arritmia cardíaca tenha sido investigada e avaliada de acordo com as melhores práticas clínicas e seja considerada como não susceptível de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença ou qualificação do candidato.

(i) A electrocardiografia deve fazer parte do exame cardíaco aquando da primeira emissão de um certificado médico e nas repetições do exame de dois em dois anos depois dos 50 anos de idade.

Nota 1: O objectivo da electrocardiografia de rotina é a detecção de problemas. Esta não fornece prova suficiente para justificar a desqualificação sem a continuação da investigação cardiovascular.

Nota 2: Uma orientação para a electrocardiografia em descanso e em exercício é divulgada no Manual de Medicina Aeronáutica Civil (Doc. 8984).

(j) As pressões arteriais sistólica e diastólica devem estar dentro dos limites normais.

(k) O uso de medicamentos para controlo da hipertensão é desqualificante excepto em relação aos medicamentos cujo uso, de acordo com uma conclusão médica acreditada, seja compatível com o exercício em segurança dos privilégios da licença e qualificação do candidato.

Nota: Uma orientação extensiva sobre o tema é divulgada no Manual de Medicina Aeronáutica Civil (Doc. 8984).

(l) Não deve haver nenhuma anormalidade funcional ou estrutural significativa no sistema circulatório.

(m) Não deve haver nenhuma incapacidade aguda dos pulmões nem qualquer doença activa das estruturas dos pulmões, mediastino ou pleura susceptível de resultar em sintomas incapacitantes durante as operações normais e de emergência.

(n) A radiografia deve fazer parte do exame torácico inicial.

Nota: A radiografia torácica periódica não é geralmente necessária mas pode ser uma necessidade em situações em que pode ser esperada uma doença pulmonar assintomática.

(o) Os candidatos com doença pulmonar obstrutiva crónica devem ser avaliados como inaptos a não ser que o estado do candidato tenha sido investigado e avaliado de acordo com as melhores práticas clínicas e seja considerado como não susceptível de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença ou qualificação do candidato.

(p) Os candidatos com asma causando sintomas significativos ou susceptível de causar sintomas incapacitantes durante as operações normais ou de emergência devem ser avaliados como inaptos.

(q) O uso de medicamentos para controlo da asma deve ser desqualificante excepto em relação aos medicamentos cujo uso seja compatível com o exercício em segurança dos privilégios da licença e qualificação do candidato.

Nota: O material de orientação para os perigos dos medicamentos é divulgado no Manual de Medicina Aeronáutica Civil (Doc. 8984).

(r) Os candidatos com tuberculose pulmonar activa devem ser avaliados como inaptos.

(s) Os candidatos com lesões inactivas ou curadas que se saibam ser tuberculosas, ou sejam presumivelmente de origem tuberculosa, podem ser avaliados como aptos.

Nota: O material de orientação para a avaliação das doenças respiratórias é divulgado no Manual de Medicina Aeronáutica Civil (Doc. 8984).

(t) Os candidatos com uma diminuição significativa do funcionamento do tracto gastrointestinal ou seus anexos devem ser avaliados como inaptos.

(u) Os candidatos com sequelas de doença ou intervenção cirúrgica em qualquer parte do tracto digestivo ou seus anexos, susceptíveis de causar incapacidade durante o voo, em particular quaisquer obstruções devidas a estriatura ou compressão, devem ser avaliados como inaptos.

(v) Um candidato que tenha sido submetido a uma operação cirúrgica importante das vias biliares ou do tracto digestivo ou seus anexos, com uma excisão total ou parcial ou um desvio de qualquer destes órgãos, deve ser avaliado como inapto até ao momento em que o médico avaliador designado para o fim pela autoridade aeronáutica, e tendo acesso aos detalhes da operação implicada, considere que os efeitos da operação não são susceptíveis de causar incapacidade no ar.

(w) Os candidatos com distúrbios metabólicos, nutricionais ou endócrinos susceptíveis de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença e qualificação do candidato devem ser avaliados como inaptos.

(x) Os candidatos com diabetes mellitus insulino-dependente devem ser avaliados como inaptos.

(y) Os candidatos com diabetes mellitus não insulino-dependente devem ser avaliados como inaptos a não ser que se demonstre que o problema está controlado de forma satisfatória ou apenas através de dieta ou através de dieta em combinação com medicação antidiabética oral, cujo uso seja compatível com o exercício em segurança dos privilégios da licença e qualificação do candidato.

Nota: O material de orientação para a avaliação dos candidatos diabéticos está contido no Manual de Medicina Aeronáutica Civil (Doc. 8984).

(z) Os candidatos com doença do sistema circulatório e/ou linfático devem ser avaliados como inaptos a não ser que sejam adequadamente investigados e se conclua que o seu problema não é susceptível de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença e qualificação do candidato.

Nota: O traço falciforme ou outros traços de hemoglobinopatias são geralmente compatíveis com uma avaliação como apto.

(aa) Os candidatos com doença renal ou genito-urinária devem ser avaliados como inaptos, a não ser que sejam adequadamente investigados e se conclua que o seu problema não é susceptível de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da sua licença e qualificação.

(bb) A análise da urina deve fazer parte do exame médico e as anormalidades devem ser investigadas adequadamente.

Nota: O material de orientação para a avaliação dos candidatos diabéticos está contido no Manual de Medicina Aeronáutica Civil (Doc. 8984).

(cc) Os candidatos com sequelas de doença ou procedimentos cirúrgicos dos rins ou tracto urinário, em particular quaisquer obstruções devidas a estriatura ou compressão, devem ser avaliados como inaptos a não ser que o problema do candidato tenha sido investigado e avaliado de acordo com as melhores práticas clínicas e seja considerado como não susceptível de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença ou qualificação do candidato.

(dd) Os candidatos que tenham sido submetidos a uma nefrectomia devem ser avaliados como inaptos a não ser que o problema esteja bem compensado.

(ee) Os candidatos que sejam seropositivos para o vírus da imunodeficiência humana (VIH) devem ser avaliados como inaptos a não ser que a condição do candidato tenha sido investigada e avaliada de acordo com as melhores práticas médicas e seja considerada como não provável de interferir com o exercício seguro dos privilégios da licença ou qualificação do candidato.

Nota: A orientação para a avaliação dos candidatos que sejam seropositivos para o vírus da imunodeficiência humana (VIH) está contida no Manual de Medicina Aeronáutica Civil (Doc. 8984).

(ff) As candidatas que estejam grávidas devem ser avaliadas como inaptas a não ser que uma avaliação obstétrica e uma supervisão médica continuada indiquem uma gravidez não complicada, de baixo risco.

(gg) Depois do parto ou término da gravidez, a candidata não deve ter permissão para exercer os privilégios da sua licença até ter sido submetida a uma re-avaliação de acordo com as melhores práticas clínicas e tiver sido considerada como apta para exercer em segurança os privilégios da sua licença e qualificações.

(hh) O candidato não deve possuir qualquer anormalidade nos ossos, articulações, músculos, tendões ou estruturas relacionadas que seja susceptível de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença e qualificação do candidato.

Nota: Qualquer sequela após lesões afectando os ossos, articulações, músculos ou tendões, e certos defeitos anatómicos irão normalmente exigir uma avaliação funcional para determinar a aptidão.

(ii) O candidato não deve possuir qualquer anormalidade ou doença dos ouvidos ou estruturas relacionadas que seja susceptível de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença e qualificação do candidato.

(jj) Não existe qualquer malformação nem doença do nariz, cavidade oral ou tracto respiratório superior que seja susceptível de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença e qualificação do candidato.

- (kk) Os candidatos com gaguez ou outros defeitos da fala suficientemente acentuados para causar diminuição da comunicação do discurso devem ser avaliados como inaptos.
- (ll) Um candidato com depressão, sob tratamento com medicação antidepressiva, deve ser avaliado como inapto a não ser que o médico avaliador, tendo acesso aos detalhes do caso concernente, considere que a condição do candidato como não provável de interferir com o exercício seguro dos privilégios da licença ou qualificações do candidato.

#### 2.4.C.415 Requisitos de Visão

- (a) O funcionamento dos olhos e anexos deve estar normal, não devendo existir qualquer situação patológica activa, aguda ou crónica, nem qualquer sequela de cirurgia ou trauma dos olhos ou seus anexos susceptível de reduzir o funcionamento normal da visão a ponto de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da licença e qualificação do candidato.
- (b) A acuidade visual ao longe com ou sem correcção deve ser de 6/9 ou melhor em cada olho em separado, e a acuidade visual binocular deve ser de 6/6 ou melhor.
- (c) Não há limites que se apliquem à acuidade visual não corrigida.
- (d) Quando este padrão de acuidade visual só puder ser obtido com lentes correctoras, o candidato pode ser avaliado como apto desde que:
- (1) Tais lentes correctoras sejam usadas durante o exercício dos privilégios da licença ou qualificação a que se candidata ou possuída; e
  - (2) Adicionalmente, um par de óculos de correcção adequado seja mantido com disponibilidade imediata durante o exercício dos privilégios da licença do candidato.

Nota: Supõe-se que um candidato aceite como cumprindo estas disposições continua a fazê-lo, a não ser que haja uma razão para suspeitar do contrário, caso em que é exigido um relatório oftalmológico à discrição da Autoridade. Tanto a acuidade visual não corrigida como a corrigida são normalmente medidas e registadas em cada repetição do exame. As situações que indicam uma necessidade de obter um relatório oftalmológico incluem: uma diminuição substancial na acuidade visual não corrigida; qualquer diminuição na melhor acuidade visual corrigida, e a ocorrência de doença oftalmológica, lesão oftalmológica ou cirurgia oftalmológica.

- (e) Os candidatos podem usar lentes de contacto para cumprir com o requisito previsto no parágrafo (b) desde que:
- (1) As lentes sejam monofocais e sem cor;
  - (2) As lentes sejam bem toleradas; e
  - (3) Um par de óculos de correcção adequado seja mantido com disponibilidade imediata durante o exercício dos privilégios da licença do candidato.

Nota: Os candidatos que usem lentes de contacto podem não necessitar de ter a sua acuidade visual não corrigida medida em cada repetição do exame desde que o historial da prescrição das suas lentes de contacto seja conhecido.

- (f) Os candidatos com um erro refractivo alargado devem usar lentes de contacto ou lentes de óculos de índice elevado.

Nota: Se forem usados óculos, são necessárias lentes de índice elevado para minimizar a distorção do campo periférico.

- (g) Aos candidatos cuja acuidade visual ao longe não corrigida é em cada olho pior que 6/60 será exigido que forneçam um relatório oftalmológico completo antes do certificado médico inicial e depois de cinco em cinco anos.

Nota 1: O objectivo do exame oftalmológico exigido é 1) verificar o desempenho visual normal e 2) identificar qualquer patologia significativa.

Nota 2: A orientação para a avaliação dos candidatos monoculares está contida no Manual de Medicina Aeronáutica Civil (Doc. 8984).

- (h) Os candidatos que se tenham submetido a uma cirurgia afectando o estado refractivo dos olhos devem ser avaliados como inaptos a não ser que estejam livres de sequelas susceptíveis de interferir com o exercício em segurança dos privilégios da sua licença e qualificação.
- (i) O candidato deve possuir a aptidão para ler, enquanto estiver a usar as lentes de contacto, se existentes, o quadro N5 ou o seu equivalente a uma distância seleccionada pelo candidato entre 30 a 50 cm e a aptidão para ler o quadro N14 ou o seu equivalente a uma distância de 100 cm.

- (j) Se o requisito previsto no parágrafo anterior for cumprido apenas através do uso de correcção ao perto, o candidato pode ser avaliado como apto desde que esta correcção ao perto seja adicionada aos óculos de correcção já prescritos de acordo com o parágrafo (b).
- (k) Se a correcção referida no parágrafo anterior não for prescrita, um par de óculos para uso ao perto deve ser mantido disponível de imediato durante o exercício dos privilégios da licença.
- (l) Quando a correcção ao perto for exigida, o candidato deve demonstrar que um par de óculos é suficiente para cumprir os requisitos de visão tanto ao longe como ao perto.

Nota 1: N5 e N14 referem-se ao tamanho da letra usado. Para mais detalhes, ver o Manual de Medicina Aeronáutica Civil (Doc. 8984).

Nota 2: Qualquer candidato que necessite de correcção ao perto para cumprir com este requisito irá necessitar de lentes de “olhar por cima”, bifocais ou talvez multifocais de modo a ler os instrumentos e uma carta ou manual seguro na mão, e também para fazer uso da visão ao longe, através do pára-brisas, sem remover as lentes. A correcção ao perto unifocal (lentes espessas de uma só capacidade, adequadas à leitura) reduz significativamente a acuidade visual ao longe e, por conseguinte, não é aceitável.

Nota 3: Sempre que exista um requisito para obter ou renovar lentes correctoras, espera-se que o candidato informe o refraccionista acerca das distâncias de leitura para as tarefas visuais do posto de pilotagem relevantes para os tipos de aeronave em que seja provável que o candidato operar.

- (m) Quando a correcção ao perto for exigida de acordo com este parágrafo, um segundo par de óculos de correcção ao perto deve ser mantido disponível para uso imediato.
- (n) Ao candidato deve ser exigido que possua campos de visão normais.
- (o) Ao candidato deve ser exigido que possua um funcionamento binocular normal.
- (p) A estereopse reduzida, a convergência anormal não interferindo com a visão ao perto, e o desalinhamento ocular nos casos em que as reservas de fusão sejam suficientes para evitar a astenopia e a diplopia podem não ser desqualificantes.

#### 2.4.C.420 Requisitos de audição

- (a) O candidato deve ser avaliado através da audiometria de sons puros:
- (1) No exame médico inicial;
  - (2) No mínimo uma vez de 4 (quatro) em 4 (quatro) anos depois dos 40 (quarenta) anos de idade;
  - (3) No mínimo uma vez de 2 (dois) em 2 (dois) anos depois dos 40 (quarenta) anos de idade.
- (b) O candidato, quando avaliado através da audiometria de sons puros, não deve possuir uma perda auditiva, em cada um dos ouvidos em separado, de mais de 35 dB em qualquer uma das frequências 500, 1000 ou 2000 Hz, ou de mais de 50 dB a 3000 Hz.
- (c) Um candidato com uma perda auditiva superior à acima indicada no parágrafo anterior pode ser declarado como apto desde que o candidato possua um desempenho auditivo normal contra um ruído de fundo que reproduza ou simule a experiência de um ambiente de trabalho normal de controlo de tráfego aéreo.
- (d) Alternativamente, pode ser usado um teste de audição prático conduzido num ambiente de controlo de tráfego aéreo representativo daquele para o qual a licença e qualificações do candidato são válidas.

#### 2.4.D EXAMINADORES MÉDICOS DE AVIAÇÃO

##### 2.4.D.100 GENERALIDADES

##### 2.4.D.105 Designação de Médicos Examinadores de Aviação (AME)

- (a) Sujeito ao cumprimento com os requisitos especificados neste CV-CAR, a autoridade aeronáutica deve designar médicos qualificados e com licença na prática da medicina para serem legitimados como AME e conduzirem os exames médicos de aptidão dos candidatos à emissão, revalidação ou renovação de certificados especificados neste CV-CAR.
- (b) Os AME podem ser designados fora de Cabo Verde.
- (c) O âmbito dos privilégios do AME, e todas as condições conexas, deve ser especificado no certificado.

**2.4.D.110 Pedido de designação de AME**

- (a) Um AME que se candidate junto da autoridade aeronáutica a um certificado deve apresentar o seguinte:
- (1) Uma candidatura num formulário e do modo determinado pela autoridade aeronáutica;
  - (2) Comprovativo de pagamento da taxa devida;
  - (3) Os seus dados pessoais e endereço profissional;
  - (4) Documentos comprovativos de que cumprem os requisitos estabelecidos na subsecção 2.4.D.115;
  - (5) Uma declaração escrita de que o AME emitirá certificados médicos com base nos requisitos da presente parte.
- (b) A autoridade aeronáutica pode notificar o requerente para apresentar informação em falta na instrução do requerimento, bem como solicitar qualquer informação adicional ou esclarecimentos complementares sobre a documentação apresentada.
- (c) O requerente deve apresentar o pedido inicial pelo menos 90 (noventa) dias antes da data prevista para o início da operação.

**2.4.D.115 Requisitos para a emissão de um certificado de AME**

Os requerentes de um certificado de AME com os privilégios necessários para a revalidação e a renovação de certificados médicos devem:

- (1) Estar qualificados e licenciados para o exercício da medicina e ser titulares de um certificado de conclusão da formação médica especializada ou apresentar prova desta;
- (2) Ter concluído com aproveitamento um curso de formação básica em medicina aeronáutica para os exames médicos de Classe 2 e Classe 3 nas matérias listadas no parágrafo (a) da subsecção 2.4.D.125;
- (3) Ter concluído com aproveitamento um curso de formação avançada em medicina aeronáutica para os exames médicos de Classe 1 nas matérias listadas no parágrafo (b) da subsecção 2.4.D.125;
- (4) Ter concluído com aproveitamento um curso de formação de refrescamento em intervalos regulares;
- (5) Conhecimentos e experiência prática em relação às circunstâncias nas quais os titulares de licenças e qualificações desempenham as suas funções.

**2.4.D.120 Validade e revalidação da designação de AME**

- (a) A designação de um AME é válida por 3 (três) anos.
- (b) Um certificado de AME pode ser revalidado se o seu titular:
- (1) Continuar a preencher as condições gerais exigidas para o exercício da medicina e mantenha o seu registo como médico;
  - (2) Tiver recebido formação de reciclagem em medicina aeronáutica nos últimos três anos;
  - (3) Tiver realizado pelo menos 10 (dez) exames para um certificado médico por ano;
  - (4) Continuar a cumprir os termos do seu certificado de AME; e
  - (5) Exercer os seus privilégios em conformidade com o presente CV-CAR.
- (c) O número de exames referido no parágrafo (3) (b), apenas pode ser reduzido pela autoridade aeronáutica em circunstâncias devidamente justificadas
- (d) A designação de Médicos Examinadores de Aviação deve obedecer o modelo constante do anexo B, emitido na língua portuguesa, incluindo uma tradução em inglês, que faz parte integrante do presente CV-CAR.

**2.4.D.125 Formação básica e avançada dos AME**

- (a) Os cursos de formação em medicina aeronáutica devem ser aprovados pela autoridade aeronáutica do Estado-Membro em que o prestador da formação tem o seu local de actividade principal.
- (b) O formador deve demonstrar que o programa do curso estabelece os objectivos de aprendizagem fundamentais à aquisição das competências necessárias e que os responsáveis pela formação possuem os conhecimentos e a experiência adequados.

- (c) Excepto no caso de formação de reciclagem, os cursos devem ser concluídos com um exame escrito sobre as matérias incluídas no programa.
- (d) O prestador da formação deve emitir um certificado de conclusão do curso aos requerentes depois de estes obterem aprovação no exame.
- (e) A formação básica em medicina aeronáutica para os AME deve incluir pelo menos o seguinte:
- (1) Formação básica em medicina aeronáutica;
  - (2) Física atmosférica e espacial;
  - (3) Conhecimentos básicos de aeronáutica;
  - (4) Fisiologia da Aviação;
  - (5) Oftalmologia;
  - (6) Otorrinolaringologia;
  - (7) Cardiologia e medicina geral;
  - (8) Neurologia;
  - (9) Psiquiatria na medicina aeronáutica;
  - (10) Psicologia;
  - (11) Odontologia;
  - (12) Acidentes, Escape e Sobrevivência;
  - (13) Legislação, regras e regulamentos;
  - (14) Evacuação aérea;
  - (15) Medicina e voos.
- (f) A formação avançada em medicina aeronáutica para os AME deve incluir o seguinte:
- (1) Ambiente de trabalho do piloto;
  - (2) Fisiologia aeroespacial;
  - (3) Oftalmologia;
  - (4) Otorrinolaringologia;
  - (5) Cardiologia e medicina geral;
  - (6) Neurologia/Psiquiatria;
  - (7) Factores humanos na aviação;
  - (8) Medicina tropical;
  - (9) Higiene;
  - (10) Medicina espacial.

**2.4.D.130 Exames médicos**

- (a) Tendo completado o exame médico de um candidato de acordo com esta secção, o AME deve submeter um relatório assinado à autoridade aeronáutica, detalhando os resultados do exame com informação suficiente de modo a permitir à autoridade aeronáutica levar a cabo auditorias às avaliações médicas:
- (1) Se o exame médico for levado a cabo por um grupo constituído de AME, o chefe do grupo deve ser nomeado pela autoridade aeronáutica, o qual é responsável pela coordenação dos resultados do exame e pela assinatura do relatório;
  - (2) A autoridade aeronáutica deve usar os serviços de médicos experientes na prática da medicina aeronáutica, quando for necessário avaliar relatórios submetidos à autoridade aeronáutica por examinadores médicos;
  - (3) A autoridade aeronáutica tem o direito de reconsiderar qualquer acção de um AME.

Nota 1: Se o relatório médico for submetido à autoridade aeronáutica em formato electrónico, uma identificação adequada do examinador deve ser estabelecida.

Nota 2: O objectivo de tais auditorias é o de assegurar que os examinadores médicos cumprem as normas aplicáveis quanto a boas práticas e a avaliação do risco aeromédico.

- (b) O AME deve comunicar à autoridade aeronáutica qualquer caso individual em que, no parecer do AME, a falha do candidato em cumprir qualquer requisito, seja numérico ou outro, é tal que não é provável que o exercício dos privilégios da licença a que se candidata, ou que possui, coloque em perigo a segurança do voo.

**2.4.D.135 Diferimento de exames médicos**

A repetição determinada de um exame de um titular de uma licença que actue numa área distante das instalações do exame médico designado pode ser diferida, à discrição da autoridade, desde que tal diferimento apenas ocorra como uma excepção e não deve exceder:

- (1) Um período isolado de 6 (seis) meses no caso de um membro da tripulação de voo de uma aeronave envolvida em operações não comerciais;
- (2) Dois períodos consecutivos, cada um de 3 (três) meses, no caso de um membro da tripulação de voo de uma envolvida em operações comerciais, desde que, em cada um dos casos, seja obtido um relatório médico favorável após um exame realizado por um AME da área respeitante, ou, nos casos em que não esteja disponível tal médico examinador designado, por um médico qualificado para exercer medicina nessa área, devendo um relatório do exame médico ser enviado à autoridade aeronáutica;
- (3) No caso de um piloto privado, um período isolado não ultrapassando os 24 (vinte e quatro) meses em que o exame médico seja levado a cabo por um examinador designado pela autoridade competente do Estado no qual o candidato esteja temporariamente localizado, devendo um relatório do exame médico ser enviado à autoridade aeronáutica.

**2.4.E CENTROS DE MEDICINA AERONÁUTICA****2.4.E.100 REQUISITOS DE CERTIFICAÇÃO****2.4.E.105 Requisitos de certificação**

- (a) Nenhuma pessoa pode operar como um AeMC sem um certificado de AeMC emitidas sob este CV-CAR ou em violação deste.
- (b) A certificação de um AeMC pela autoridade aeronáutica está dependente do requerente demonstrar o cumprimento com os requisitos dispostos no presente CV-CAR.

**2.4.E.110 Pedido de um certificado de centro de medicina aeronáutica**

- (a) Um AeMC que se candidate junto da autoridade aeronáutica a um certificado deve apresentar o seguinte:
  - (1) Uma candidatura num formulário e do modo determinado pela autoridade aeronáutica;
  - (2) Comprovativo de pagamento da taxa devida.
- (b) Além da documentação necessária para efeitos de certificação de um AeMC requeridos no parágrafo anterior, fornecer pormenores sobre os vínculos clínicos ou relação com hospitais ou institutos médicos designados para fins de realização de exames médicos especializados.
- (c) A autoridade aeronáutica pode notificar o requerente para apresentar informação em falta na instrução do requerimento, bem como solicitar qualquer informação adicional ou esclarecimentos complementares sobre a documentação apresentada.
- (d) O requerente deve apresentar o pedido a uma emissão inicial de um certificado de centro de medicina aeronáutica pelo menos 90 (noventa) dias antes da data prevista para o início da operação.

**2.4.E.115 Certificado de centro de medicina aeronáutica**

- (a) O certificado de centro de medicina aeronáutica emitido pela autoridade aeronáutica inclui as autorizações, condições e limitações.
- (b) O certificado de centro de medicina aeronáutica contém as informações seguintes:
  - (1) O número de certificado atribuído especificamente ao AeMC;
  - (2) O nome e localização (estabelecimento principal) do AeMC;
  - (3) A data de emissão e período de validade;
  - (4) Os termos da certificação; e
  - (5) A assinatura da autoridade aeronáutica.

(c) As especificações de operações do AeMC, parte integrante do certificado, contêm as informações seguintes:

- (1) O número de certificado especificamente atribuído ao AeMC;
  - (2) O âmbito de certificação emitidas com pormenor, incluindo as limitações especiais emitidas;
  - (3) A data da emissão ou emenda;
  - (4) A assinatura da autoridade aeronáutica.
- (d) O certificado de centro de medicina aeronáutica, o qual inclui as respectivas especificações emitido pela autoridade aeronáutica deve obedecer os formulários A e A1 constantes no anexo C, que fazem parte integrante do presente CV-CAR.
- (e) O certificado de centro de medicina aeronáutica deve ser emitido na língua portuguesa e incluir uma tradução em inglês.
- (f) O certificado emitido para cada AeMC deve estar disponível nas instalações para inspecção por parte do público e da autoridade aeronáutica.

**2.4.E.120 Emissão de um certificado de centro de medicina aeronáutica**

A autoridade aeronáutica pode emitir um certificado de centro de medicina aeronáutica se, após análise do pedido, verificar que o requerente:

- (1) Cumpre com os regulamentos e normas aplicáveis ao titular de um AeMC;
- (2) Está devidamente e adequadamente equipado ou é capaz de efectuar a os trabalhos para a qual pretende a certificação;
- (3) Efectuou o pagamento da taxa aplicável;
- (4) Não foi titular de um certificado de AeMC que veio a ser objecto de revogação, por incumprimento grave das normas de segurança operacional, em virtude da conformidade de nível 1;
- (5) Não tendo contribuído para as circunstâncias que causaram a revogação de um certificado de AeMC, nos termos do parágrafo anterior, veio a obter a propriedade substancial ou veio a ser contratado para uma posição exigida por este CV-CAR.

**2.4.E.125 Duração e renovação do certificado de centro de medicina aeronáutica**

- (a) Um certificado de centro de medicina aeronáutica emitido pela autoridade aeronáutica tem a validade de 24 (vinte e quatro) meses, a partir da data da sua emissão e é renovável por igual período, desde que se mantenha as condições requeridas pelo presente CV-CAR.
- (b) O certificado de centro de medicina aeronáutica é válido pelo período referido no parágrafo anterior a não ser que:
  - (1) O AeMC renuncie o certificado;
  - (2) A autoridade aeronáutica suspenda ou revogue o certificado; ou
  - (3) A autoridade aeronáutica decida impor limitações ao certificado de AeMC, devendo neste caso ocorrer a renovação antes dos 24 (vinte e quatro) meses.
- (c) O AeMC deve submeter o pedido de renovação do certificado de centro de medicina aeronáutica:
  - (1) No formulário e do modo especificado pela autoridade aeronáutica;
  - (2) Contendo toda a informação exigida pela autoridade aeronáutica;
  - (3) Acompanhado do comprovativo de pagamento da taxa devida.
- (d) Um AeMC que se candidate a uma renovação do seu certificado de centro de medicina aeronáutica deve submeter o seu pedido de renovação pelo menos 60 (sessenta) dias antes do certificado actual expirar.
- (e) Se um pedido de renovação não for efectuado no prazo estipulado no parágrafo anterior, desde que não forem invocadas razões plausíveis ou as razões invocadas não forem consideradas plausíveis.

síveis pela autoridade aeronáutica, o AeMC deve seguir o procedimento de candidatura para emissão inicial determinado pela autoridade aeronáutica.

- (f) Caso a autoridade aeronáutica considerar plausíveis as razões invocadas pelo AeMC aquando da renovação, pode prolongar o prazo do certificado por forma a evitar a caducidade deste.

#### 2.4.E.200 MANUTENÇÃO DA VALIDADE DA CERTIFICAÇÃO

##### 2.4.E.205 Requisitos gerais

O certificado de centro de medicina aeronáutica mantém-se em vigor, a não ser que tenha sido previamente objecto de renúncia, suspensão, revogação ou tenha expirado em virtude de ter excedido a data de renovação que esteja especificada no certificado.

##### 2.4.E.210 Suspensão ou revogação

- (a) Pode resultar na revogação ou suspensão do certificado de centro de medicina aeronáutica:

- (1) A falta de conformidade do AeMC com os requisitos deste CV-CAR ou com os termos e condições do certificado de centro de medicina aeronáutica;
- (2) A recusa, por parte da AeMC, do acesso à autoridade aeronáutica às instalações da organização para determinar a conformidade contínua com este CV-CAR;
- (3) A falta de pagamento de quaisquer encargos determinados pela autoridade aeronáutica;
- (4) Se a AeMC não efectuar actividades de manutenção por mais de 90 (noventa) dias, sem causa justificativa ou sem autorização da autoridade aeronáutica e se não tiver nenhum contrato com um operador válido.

- (b) Em caso de renúncia, caducidade ou revogação, o certificado deve ser devolvido à autoridade aeronáutica no prazo de 7 (sete) dias úteis.

##### 2.4.E.215 Acesso para inspecção

Para determinar a conformidade contínua com os regulamentos aplicáveis, o titular do certificado de AeMC deve:

- (1) Garantir, à autoridade aeronáutica, acesso irrestrito e ininterrupto, a qualquer hora, para inspecionar qualquer instalação, documento, registos, dados, procedimentos ou qualquer outro material relevante às suas actividades sujeitas a certificação sejam contratadas ou não, a qualquer pessoa autorizada pela autoridade aeronáutica;
- (2) Garantir que seja concedido à autoridade aeronáutica acesso e cooperação relativamente a qualquer organização ou instalações que tenha contratado para serviços de manutenção.

##### 2.4.E.220 Condução de auditorias e inspecções

- (a) A autoridade aeronáutica pode, a qualquer momento e sem aviso prévio, inspecionar um titular de um certificado de AeMC nas instalações deste para determinar a conformidade com o presente CV-CAR.

- (b) Após a condução de uma inspecção ou auditoria, o titular da AeMC é notificado, por escrito, de qualquer não conformidade encontrada.

- (c) As não conformidades devem ser classificadas como se segue:

- (1) Nível 1 corresponde a uma não conformidade significativa com os requisitos aplicáveis dos CV-CAR, assim como com os procedimentos e manuais da organização, os termos de certificação, o certificado ou o conteúdo de uma declaração, que reduz o nível de segurança operacional ou põe seriamente em risco a segurança operacional;
- (2) Nível 2 corresponde a uma não conformidade com os requisitos aplicáveis dos CV-CAR, assim como com os procedimentos e manuais da organização, os termos de certificação, o certificado ou o conteúdo de uma declaração, que pode reduzir a segurança operacional ou, eventualmente, colocar em risco a segurança operacional.

- (d) Após recepção da notificação de não conformidades segundo o parágrafo (b), o titular do certificado AeMC deve:

- (1) Identificar a causa principal da não conformidade;
- (2) Definir um plano de acção correctiva; e
- (3) Demonstrar que tomou todas as medidas correctivas adequadas, por forma a evitar a recorrência de não conformidades, no prazo acordado com a autoridade aeronáutica.

- (e) Quando forem detectadas evidências de não conformidade com os requisitos deste CV-CAR durante a supervisão ou qualquer outro processo a autoridade aeronáutica deve tomar as seguintes acções:

- (1) No caso de não conformidade de nível 1:

- (i) Limitar ou suspender, total ou parcialmente, em função da gravidade da não conformidade, a certificação da AeMC, até a organização tomar as medidas correctivas adequadas; ou

- (ii) Revogar a certificação da AeMC;

- (2) No caso de não conformidade de nível 2, conceder o prazo para a tomada de acções correctivas desde que apropriado à natureza da não conformidade, mas nunca superior a 3 (três) meses.

- (f) Sem prejuízo do disposto no parágrafo (2) (e), nalgumas circunstâncias, e em função da natureza da não conformidade, a autoridade aeronáutica pode alargar o prazo de 3 (três) meses, desde que seja apresentado um plano de acções correctivas sujeito a aprovação da autoridade aeronáutica.

- (g) Se uma AeMC não apresentar um plano de acções correctivas ou não aplicar as medidas correctivas no prazo acordado ou prorrogado pela autoridade aeronáutica, o grau de gravidade da não conformidade aumenta para o nível 1 e são tomadas as medidas previstas no parágrafo (1) (e).

#### 2.4.E.300 GESTÃO DOS AeMC

##### 2.4.E.305 Sistema de gestão

O AeMC estabelece e mantém um sistema de gestão que deve incluir os processos:

- (1) De certificação médica em conformidade esta secção; e
- (2) Destinados a garantir o segredo médico em qualquer circunstância.

##### 2.4.E.310 Requisitos para o pessoal

- (a) O AeMC deve dispor de:

- (1) Um examinador médico aeronáutico (AME) nomeado como chefe do AeMC, com privilégios para emitir certificados médicos da Classe 1 e com experiência suficiente em medicina aeronáutica para desempenhar as suas funções; e
- (2) A nível do pessoal, um número adequado de AME, devidamente qualificados, bem como outro pessoal técnico e especializado.

- (b) O chefe do AeMC é responsável por coordenar a avaliação dos resultados dos exames e assinar os relatórios, certidões e certificados médicos iniciais da Classe 1.

##### 2.4.E.315 Requisitos em matéria de instalações

O AeMC deve estar equipado com material médico-técnico adequado para a realização dos exames médicos aeronáuticos necessários ao exercício dos privilégios constantes do âmbito do certificado.

##### 2.4.E.320 Conservação de registos

O AeMC deve conservar:

- (1) Os registos dos exames médicos e das avaliações realizadas para efeitos de emissão, revalidação ou renovação dos certificados médicos e dos seus resultados, por um período mínimo de 10 (dez) anos após a data do último exame;
- (2) Todos os registos médicos de um modo que garanta o respeito pelo segredo médico em qualquer circunstância; e
- (3) Os registos de um modo que garanta a sua protecção contra danos, alterações e furto.

#### 2.4.F DISPOSIÇÕES REVOGATÓRIAS E FINAIS

##### 2.4.F.100 REVOGAÇÃO E ENTRADA EM VIGOR

###### 2.4.F.105 Revogação

É revogada, a partir da data da entrada em vigor do presente CV-CAR, a 2ª edição do CV-CAR Parte 2 e subsequentes revisões.

###### 2.4.F.110 Entrada em vigor

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

Anexo A

Certificado Médico de Classe 1, 2 e 3, a que se refere o parágrafo (d) da subsecção 2.4.B.105



**Civil Aviation Authority**

**CERTIFICADO MÉDICO**  
**MEDICAL CERTIFICATE**

Emitido em conformidade com as normas da  
OACI e CV CAR Parte 2  
*Issued in accordance with ICAO standards and CV  
CAR Part 2*

**I. REPÚBLICA DE CABO VERDE**  
*Republic of Cape Verde*

II. licença nº:  
*Licence nº*

III. Nº do Certificado Médico:  
*Medical Certificate Nº*

IV. Nome:  
*Name*

V. Data de nascimento:  
*Date of birth day*

VI. Endereço:  
*Address*

VII. Nacionalidade:  
*Nationality*

VIII. Assinatura do titular  
*Signature of the holder*

---

IX. Certificado Médico  
*Medical Certificate*

X. Entidade emissora: Médico Examinador  
*Issuing Authority Designado*

XI. Validade:  
*Validity*

XII. Limitações  
*Limitations*

XIII. Data de emissão e assinatura do AME:  
*Date of issue and signature of Medical Examiner*

---

XIV. Carimbo do ME  
*Stamp of the Medical Examiner*

Exame médico inicial  
*Initial medical examination*

Pais:  
*State*

Data:  
*Date*

Data (ddmmyy) do: <i>Date (ddmmyy) of</i>	Mais recente <i>Most recent</i>	Próximo <i>Next</i>
Exame Médico Normal <i>General medical examination</i>		
Electrocardiograma <i>Electrocardiogram</i>		
Audiograma/ORL <i>Audiogram</i>		
Oftalmologia <i>Ophthalmology</i>		
Expirometria <i>Peak-flow</i>		

Observações:  
*Remarks*

FS.MED.01 - Agosto 2015

## Anexo B

Designação de Médicos Examinadores de Aviação, a que se refere o parágrafo (d) da subsecção 2.4.D.120

**DESIGNAÇÃO DE EXAMINADOR MÉDICO AERONÁUTICO**  
**DESIGNATION OF AEROMEDICAL EXAMINER****Número do designação**  
*Designation number*

-----

É autorizada ao Sr. [Nome do examinador médico aeronáutico], exercer, nos termos dos Regulamentos Aeronáuticos CV CAR 2.4, as funções de Examinador Médico Aeronáutico.

*Is hereby authorised Mr. [Name of the aeromedical examiner], to exercise, under the terms of Civil Aviation Regulations CV CAR 2.4, the functions of Aeromedical Examiner.*

Esta autorização é limitada para testar -----, para a emissão e revalidação de – certificados médicos e está sujeita às condições de quaisquer directivas, ordens ou instruções da AAC que autorizam a realização do teste.

*This authorisation is limited to test ----- for issue and renewal of medical certificates and is subject to the conditions of any directives, orders or notices from the AAC which authorize you to perform the test.*

A presente autorização é válida até [dd mês aaaa]

*This authorisation is valid until.*

Data de emissão: [dd/mm/aaaa]

*Date*

[Nome do representante da autoridade aeronáutica]

Assinatura

*Signature*

## Anexo C

Certificado de centro de medicina aeronáutica, a que se refere o parágrafo (d) da subsecção 2.4.E.115

REPÚBLICA DE CABO VERDE

  
 (AGÊNCIA DE AVIAÇÃO CIVIL)

**CERTIFICADO DE CENTRO DE MEDICINA AERONÁUTICA**  
AEROMEDICAL CENTER CERTIFICATE

Número do certificado \_\_\_\_\_  
Certificate Number

Este certificado é emitido a \_\_\_\_\_  
This certificate is issued to

\_\_\_\_\_

Cujo domicílio profissional principal é \_\_\_\_\_  
Whose principal place of business address is

\_\_\_\_\_

Considerando que a sua organização cumpre em todos os aspectos com os requisitos do CV-CAR 2.4, relativos ao estabelecimento de um Centro de Medicina Aeronáutica e está habilitada a operar um Centro de Medicina Aeronáutica.  
Upon finding that its organisation complies in all respects with the requirements of the CV-CAR 2.4, relating to the establishment of an Aeromedical Center Certificate and is empowered to operate an Aeromedical Center Certificate.

Este certificado deve continuar em vigor até \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_ a não ser que seja suspenso ou revogado.  
This certificate shall continue in effect until (\_\_) unless suspended or revoked

Data de Emissão dd/mm/yyyy \_\_\_\_\_  
Date Issued

Assinatura \_\_\_\_\_  
Signatura

---

Este certificado não é transmissível  
This certificate is not transferable

FS.MED.03 - Agosto 2015



II SÉRIE  
**BOLETIM  
OFICIAL**

Registo legal, nº 2/2001, de 21 de Dezembro de 2001

Endereço Electronico: [www.incv.cv](http://www.incv.cv)

Av. da Macaronésia, cidade da Praia - Achada Grande Frente, República Cabo Verde.  
C.P. 113 • Tel. (238) 612145, 4150 • Fax 61 42 09  
Email: [kioske.incv@incv.cv](mailto:kioske.incv@incv.cv) / [incv@incv.cv](mailto:incv@incv.cv)

**I.N.C.V., S.A. informa que a transmissão de actos sujeitos a publicação na I e II Série do Boletim Oficial devem obedecer as normas constantes no artigo 28º e 29º do Decreto-Lei nº 8/2011, de 31 de Janeiro.**