

AGÊNCIA DE AVIAÇÃO CIVIL

Regulamento de Aviação Civil CV-CAR 2.3

Sumário: O CV-CAR 2.3 estabelece os requisitos de licenciamento do Controlador de Tráfego Aéreo (CTA).

Regulamento de Aviação Civil CV-CAR 2.3

Licenciamento de Controlador de Tráfego Aéreo

A *International Civil Aviation Organization* (ICAO) - Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) - aprovou as Normas e Práticas Recomendadas, em conformidade com o disposto no artigo 37º da Convenção de Chicago (CCh).

A edição do presente CV-CAR preconiza a adoção das emendas 175 a 179 do Anexo 1 à CCh no nosso ordenamento jurídico, tendo as mesmas emendas despoletado a necessidade de revisão dos CV-CAR 2.1, CV-CAR 2.2, CV-CAR 2.3 e CV-CAR 3.

Assim, no presente CV-CAR encontram-se estabelecidos os requisitos para a emissão de licenças de Controlador de Tráfego Aéreo (CTA), bem como a emissão, a renovação e a revalidação das qualificações e dos averbamentos de órgão de controlo.

O presente CV-CAR estabelece, ainda, os requisitos para a emissão, a revalidação e a renovação dos averbamentos dos instrutores e dos avaliadores e a designação dos examinadores, as condições em que as licenças, as qualificações, os averbamentos, as autorizações e as designações são necessárias e os privilégios e as limitações concedidas aos titulares de licenças, qualificações, averbamentos e designações.

Nesta revisão procedeu-se à introdução dos requisitos de licenças eletrónicas, a eliminação da validade das licenças, a introdução da figura de avaliador, acompanhado dos requisitos de emissão, renovação e revalidação do respetivo averbamento, a introdução dos requisitos de revalidação e de renovação da designação de examinadores e a eliminação da secção referente ao pessoal de meteorologia aeronáutica.

Quanto ao Operador de Estação Aeronáutica, foi retirada a possibilidade de licenciamento do mesmo, passando a atividade a ser exercida desde que a pessoa cumpra os requisitos estabelecidos para o exercício daquela atividade, constantes do presente CV-CAR, mas que posteriormente terá o seu regulamento próprio. Esta solução visa evitar lacuna no sistema jurídico.

Aproveitou-se a oportunidade para alterar as licenças do Instruendo de Controlo de Tráfego Aéreo e dos CTA para conformar com as alterações das matérias revistas no texto do presente CV-CAR.

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

Por último, impõe-se ressaltar que o presente CV-CAR foi submetido a consulta pública, nos termos dos números 2 e 3 do artigo 22.º dos Estatutos da Agência de Aviação Civil (AAC), garantindo o direito à informação e o direito à participação da comunidade aeronáutica e do público em geral.

Nestes termos,

Ao abrigo do disposto na alínea a) do artigo 15.º dos Estatutos da AAC, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 47/2019, de 28 de outubro e do número 2 do artigo 173.º do Código Aeronáutico, aprovado pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2001, de 20 de agosto, alterado pelo Decreto-Legislativo n.º 4/2009, de 7 de setembro, manda a AAC publicar o seguinte:

2.3.A DISPOSIÇÕES GERAIS

2.3.A.100 REGRAS BÁSICAS

2.3.A.105 Objeto

O presente CV-CAR estabelece:

- (1) Os requisitos para a emissão, a revalidação e a renovação da licença do Controlador de Tráfego Aéreo (CTA) e do Instruendo de Controlo de Tráfego Aéreo, bem como das qualificações e dos averbamentos associados;
- (2) Os requisitos para a emissão, a revalidação e a renovação das autorizações dos instrutores e a designação dos examinadores;
- (3) As condições em que essas licenças, qualificações, autorizações e designações são necessárias;
- (4) Os privilégios e as limitações concedidas aos titulares dessas licenças, qualificações, autorizações e designações; e
- (5) Os requisitos para a emissão, a revalidação e a renovação da licença de Operador de Estação Aeronáutica.

2.3.A.110 Âmbito de aplicação

O presente CV-CAR é aplicável:

- (1) Aos CTA que exercem as suas funções no âmbito do disposto no presente CV-CAR e aos Instruendos de Controlo de Tráfego Aéreo; e
- (2) Às pessoas e às organizações envolvidas no licenciamento, na formação, no exame e na avaliação em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo presente CV-CAR.

2.3.A.115 Definições

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

- a) «Avaliação», apreciação das aptidões práticas para a emissão da licença, da qualificação ou do averbamento e a sua revalidação e renovação, incluindo a demonstração do comportamento e da aplicação prática dos conhecimentos e a compreensão pela pessoa avaliada;
- b) «Averbamento de avaliador», autorização inscrita na licença e que dela faz parte integrante, que indica a competência do titular para avaliar as aptidões práticas do Controlador de Tráfego Aéreo e do Instruendo de Controlo de Tráfego Aéreo;

- c) «Averbamento de instrutor de dispositivo de treino artificial», autorização inscrita na licença e que dela faz parte integrante, que indica a competência do titular para ministrar formação em dispositivos de treino artificial;
- d) «Averbamento de instrutor responsável pela formação no posto de trabalho», autorização inscrita na licença e que dela faz parte integrante, que indica a competência do titular para ministrar formação no posto de trabalho e formação nos dispositivos de treino artificial;
- e) «Averbamento de órgão de controlo», autorização inscrita na licença e que dela faz parte integrante, que designa o indicador de local ICAO e as qualificações em que o titular da licença tem competência para trabalhar;
- f) «Averbamento de proficiência linguística», declaração inscrita na licença e que dela faz parte integrante, que indica a proficiência linguística do titular;
- g) «Critério de desempenho», enunciados utilizados para avaliar se os níveis de desempenho requeridos para uma competência foram alcançados. Um critério de desempenho consiste num comportamento observável, uma ou mais condições e um padrão de competência;
- h) «Condições», todo o elemento que possa qualificar um ambiente específico no qual o desempenho será demonstrado;
- i) «Competência», dimensão do desempenho humano que é utilizada para prever com fiabilidade um bom desempenho no trabalho. Uma competência é manifestada e observada por meio de comportamentos que demonstrem conhecimento, perícia e atitudes relevantes para realizar atividades ou tarefas sob condições específicas;
- j) «Comportamentos observáveis», determinado comportamento relacionado com uma função que pode ser observado, podendo ser mensurável ou não;
- k) «Curso» significa:
- (i) Um programa de formação, incluindo os respetivos exames teóricos e práticos, para a obtenção inicial ou a renovação de habilitações ou para a qualificação do pessoal aeronáutico;
 - (ii) Um programa de formação, incluindo os respetivos exames teóricos e práticos, para cumprir determinados requisitos para a obtenção inicial ou a renovação de habilitações ou para a qualificação do pessoal aeronáutico;
 - (iii) Um currículo de formação ou uma fase de um programa de formação para a qualificação do pessoal aeronáutico.
- l) «Conversão», ação praticada por Cabo Verde ao emitir a sua própria licença na base de uma licença emitida por outro Estado para a utilização em aviões registados em Cabo Verde;
- m) «Desempenho humano», capacidades e limitações humanas que têm um impacto na segurança e na eficiência das operações aeronáuticas;
- n) «Dispositivo de treino artificial», qualquer tipo de dispositivo pelo qual as condições operacionais são

simuladas, incluindo simuladores e instrutores de tarefa parcial:

(i) Simulador, dispositivo de treino artificial que apresenta as características importantes do ambiente operacional real e reproduz as condições operacionais pelo qual a pessoa em formação pode diretamente praticar tarefas em tempo real;

(ii) Instrutor de tarefa parcial, dispositivo de treino artificial utilizado para ministrar formação de tarefas operacionais selecionadas e específicas sem requerer ao instruendo a prática de todas as tarefas que estão normalmente associadas ao completo ambiente operacional.

o) «Exame», prova teórica formal que avalia os conhecimentos e a compreensão da pessoa;

p) «Formação e avaliação com base em competências», formação e avaliação que se caracterizam por uma orientação para o desempenho, com ênfase nos padrões de desempenho e na sua medição e o desenvolvimento de formação de acordo com normas de desempenho específicas;

q) «Formação no posto de trabalho», fase da formação operacional no órgão de controlo durante a qual as rotinas e as aptidões profissionais adquiridas anteriormente são integradas na prática, sob a supervisão de um instrutor qualificado para ministrar formação no posto de trabalho, numa situação de tráfego real;

r) «Gestão de erro», processo de deteção de erros e respostas aos mesmos com contramedidas que reduzem ou eliminam as consequências dos erros e mitigam as probabilidades de futuros erros ou estados indesejados;

s) «Incapacidade temporária», situação temporária em que o titular da licença está impedido de exercer os privilégios da licença em caso de qualificações, averbamentos e Certificado Médico válidos;

t) «Indicador de lugar ICAO», código de quatro letras formulado de acordo com as regras estabelecidas pela ICAO na última versão atualizada do Doc. 7910 - *Location Indicators* e atribuído ao local de uma estação aeronáutica fixa;

u) «Licença», documento emitido e aprovado em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo presente CV-CAR, que confere ao seu titular o direito de exercer os privilégios das qualificações e dos averbamentos dele constantes;

v) «Modelo de competências adaptado», grupo de competências com a sua descrição associada e critérios de desempenho adaptados de uma estrutura de competências da ICAO que uma organização utiliza para desenvolver formação e avaliação com base em competências para uma determinada função;

w) «Monitorização», processo cognitivo para comparar um estado atual com um estado previsto;

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

x) «Objetivo do desempenho», declaração clara e inequívoca do desempenho esperado da pessoa que recebe a formação, das condições para atingir esse nível de desempenho e das normas que a pessoa que recebe a formação deve cumprir;

- y) «Organização de formação aprovada», organização aprovada pela autoridade aeronáutica, de acordo com os requisitos estabelecidos pelo CV-CAR 3, para ministrar as formações aprovadas pela autoridade aeronáutica;
- z) «Órgão de controlo de tráfego aéreo», termo genérico utilizado de diversas formas para designar um centro de controlo regional, um órgão de controlo de aproximação ou uma torre de controlo de aeródromo;
- aa) «Padrão de competência», nível de desempenho definido como aceitável quando se avalia se a competência foi alcançada ou não;
- ab) «Radiotelefonia», forma de radiocomunicação destinada principalmente à troca de informação oral;
- ac) «Renovação», ato administrativo levado a cabo depois de um averbamento ou de uma designação caducar, que renova os privilégios associados por um período específico, mediante a satisfação dos requisitos estabelecidos;
- ad) «Revalidação», ato administrativo levado a cabo dentro do período de validade de um averbamento ou de uma designação, que permite que o titular continue a exercer os privilégios associados por um período específico, mediante a satisfação dos requisitos estabelecidos;
- ae) «Serviço de controlo de tráfego aéreo», serviço prestado com o objetivo de prevenir colisões entre aeronaves e entre as aeronaves e os obstáculos na área de manobra e manter um fluxo de tráfego ordenado e expedito;
- af) «Situação anómala», circunstâncias, incluindo situações degradadas, que não sejam de rotina, nem comuns e relativamente às quais o Controlador de Tráfego Aéreo não desenvolveu aptidões automáticas;
- ag) «Situação de emergência», situação grave e perigosa que requer medidas imediatas;
- ah) «Substâncias psicoativas», álcool, opiáceos, canabinóides, sedativos e hipnóticos, cocaína, outros psicostimulantes, alucinogénios solventes voláteis, com exceção da cafeína e do tabaco.

2.3.A.120 Siglas e acrónimos

No âmbito do presente CV-CAR, as seguintes siglas e acrónimos têm os seguintes significados:

- a) ACS - *Area Control Surveillance* (Controlo de Área por Vigilância);
- b) ADC - *Aerodrome Control* (Controlo de Aeródromo);
- c) APP - *Approach Control Procedure* (Controlo de Aproximação por Procedimentos);
- d) APS - *Approach Control Surveillance* (Controlo de Aproximação por Vigilância);
- e) ATO - *Approved Training Organization* (Organização de Formação Aprovada);
- f) ATC - *Air Traffic Control* (Controlo de Tráfego Aéreo);
- g) ATS - *Air Traffic Services* (Serviços de Tráfego Aéreo);

- h) CTA - Controlador de Tráfego Aéreo;
- i) ICAO - *International Civil Aviation Organization* (Organização de Aviação Civil Internacional);
- j) OJT - *On-the-Job Training* (Formação no Posto de Trabalho);
- k) OJTI - *On-the-Job Training Instructor* (Instrutor Responsável pela Formação no Posto de Trabalho);
- l) STDI - *Synthetic Training Device Instructor* (Instrutor de Dispositivos de Treino Artificial).

2.3.B. REQUISITOS GERAIS

2.B.100 Geral

2.B.105 Especificações para as licenças do pessoal

(a) As licenças devem ser emitidas:

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

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

(b) As licenças do pessoal emitidas pela autoridade aeronáutica em papel de primeira qualidade, cartão de plástico ou outro material apropriado, em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo presente CV-CAR devem cumprir as seguintes especificações:

- (1) Conteúdo - o número do item mostrado é sempre impresso em associação com o título dos itens descritos nos parágrafos (2) e (3):
 - (i) Itens permanentes:
 - (A) I - Nome Cabo Verde (em negrito);
 - (B) II - Título da licença (em negrito acentuado);
 - (C) III - Número de série da licença em algarismos arábicos;
 - (D) IV - Nome completo do titular e data de nascimento;
 - (E) V - Endereço do titular;
 - (F) VI - Nacionalidade do titular;
 - (G) VII - Assinatura do titular;
 - (H) VIII - Autoridade aeronáutica e, caso necessário, condições sob as quais a licença foi emitida;
 - (I) IX - Validade;

(J) X - Assinatura da autoridade aeronáutica e a data da emissão;

(K) XI - Autenticação da autoridade aeronáutica (selo branco ou carimbo a óleo, *QR Code*, *chip* eletrónico, etc);

(ii) Itens variáveis:

(A) XII - Qualificações e averbamentos, tais como, qualificação de controlo de aproximação por procedimentos, qualificação de controlo de aproximação por vigilância, qualificação de controlo radar de precisão para a aproximação, qualificação de controlo de área por procedimentos, qualificação de controlo de área por vigilância, incluindo o averbamento do órgão de controlo associado à qualificação e respetiva validade, averbamento de proficiência linguística e outros averbamentos como *OJTI*, *Synthetic Training Device Instructor* (STDI) - Instrutor de Dispositivos de Treino Artificial e de avaliador;

(B) XIII - Observações, ou seja, endossos especiais relativos a limitações e endossos para privilégios, incluindo de proficiência linguística;

(C) XIV - Qualquer outro detalhe que a autoridade aeronáutica considerar ser conveniente.

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

(3) Língua - as licenças devem ser emitidas em língua portuguesa e devem incluir uma tradução em língua inglesa;

(4) Formato - a licença de CTA é emitida conforme o modelo determinado pela autoridade aeronáutica;

(5) Disposição dos itens - Os títulos dos itens na licença devem ser numerados uniformemente em numeração romana, conforme indicado no parágrafo (1).

(c) Especificações para as licenças eletrónicas do pessoal:

(1) As licenças eletrónicas do pessoal devem ser emitidas em conformidade com os requisitos estabelecidos pela presente subsecção;

(2) A informação da licença deve replicar a informação contida nos registos eletrónicos da autoridade aeronáutica e ter o formato comum conforme a NI 2.3.B.105(a);

(3) A licença deve conter uma assinatura digital da autoridade aeronáutica que a emite e a mais recente data e hora de emissão;

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

Nota: O Doc. 9379 - *Manual of Procedures for Establishment and Management of a State's Personnel Licensing System* contém orientações sobre assinaturas digitais.

- (5) Meio (material) - Os detalhes da licença devem ser visualizados através de dispositivos móveis autônomos de apresentação visual eletrônica. A imagem da licença exibida deve conter características ativas de segurança adequadas de modo a distingui-la de uma imagem estática;
- (6) Língua - A licença deve incluir o acrônimo “ICAO” como uma hiperligação para uma visualização eletrônica da licença em língua portuguesa e em língua inglesa, em conformidade com o formato comum apresentado pela NI: 2.3.B.105;
- (7) Disposição dos itens - A licença terá uma apresentação visual que replique o texto e a disposição do formato comum apresentado pela NI 2.3.B.105(a) em língua portuguesa e em língua inglesa;
- (8) Verificação *online* e *offline* - A autenticidade e a validade das qualificações e dos averbamentos devem ser verificáveis eletronicamente *online*, quando uma conexão à *internet* esteja disponível e, quando não haja uma conexão à *internet*, deve ser, igualmente, possível a verificação eletrônica *offline*, através de meios que não imponham qualquer encargo ao Estado que verifica a autenticidade ou validade da licença;
- (9) Certificação médica - Quando aplicável, a licença deve incluir informação sobre o Certificado Médico com a classe, a data de validade e quaisquer limitações médicas consideradas relevantes pela autoridade aeronáutica;
- (10) Informação complementar adicional - Quando informação complementar é adicionada na licença, a mesma deve ser inserida na secção referente a informação complementar adicional do formato comum em NI 2.3.B.105(a).

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

- (a) O exercício do privilégio conferido por uma licença depende do cumprimento dos requisitos de atualização e de manutenção de competência das qualificações, dos averbamentos e da validade do Certificado Médico, a menos que o Certificado Médico não seja requerido conforme estabelecido pelo parágrafo (b).
- (b) O Certificado Médico não é requerido para instrutores ou avaliadores num ambiente de dispositivo de treino artificial.
- (c) Os titulares de licenças não devem exercer os privilégios conferidos pelas licenças caso tiverem dúvidas sobre a sua capacidade para exercer os mesmos privilégios com segurança e, nesses casos, devem informar imediatamente o prestador de serviço de navegação aérea em questão sobre a sua incapacidade temporária para exercer os privilégios conferidos pela licença.
- (d) Os prestadores de serviços de navegação aérea podem declarar a incapacidade temporária do titular da licença, caso se depararem com qualquer dúvida respeitante à capacidade do titular da licença para exercer com segurança os privilégios conferidos pela licença.
- (e) Os prestadores de serviços de navegação aérea devem elaborar e implementar procedimentos objetivos, transparentes e não discriminatórios que permitam aos titulares de licenças declarar a sua incapacidade temporária para exercer os privilégios conferidos pelas licenças em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo parágrafo (b), declarar a incapacidade temporária do titular da licença

em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo parágrafo (c), gerir o impacto operacional dos casos de incapacidade temporária e informar a autoridade competente, conforme definido nesses procedimentos.

(f) Os procedimentos a que se refere o parágrafo (d) devem ser incluídos no plano de competências do órgão de controlo, em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo parágrafo (13)(a) da subsecção 2.3.C.410.

2.3.B.200 CONVERSÃO DE LICENÇA ESTRANGEIRA

2.3.B.205 Conversão de licença por créditos no sistema de licenciamento de outro Estado

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

- (1) A licença seja emitida por outro Estado;
- (2) A autoridade aeronáutica esteja convencida que a licença foi emitida com base, pelo menos, nos requisitos estabelecidos pelo presente CV-CAR; e
- (3) O candidato à conversão de uma licença de CTA demonstrar à autoridade aeronáutica, de forma satisfatória, conhecimentos de legislação aeronáutica relevantes para a licença a ser convertida

2.3.B.210 Pedido de conversão

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

- (1) A licença estrangeira;
- (2) O Certificado Médico relevante para a licença a ser convertida, desde que o Certificado Médico estrangeiro cumpra os requisitos estabelecidos pelo CV-CAR 2.4;
- (3) O comprovativo de proficiência linguística na língua utilizada na radiotelefonia em Cabo Verde e em língua inglesa, conforme especificado pela subsecção 2.3.B.300 ou deve demonstrar à autoridade aeronáutica a capacidade linguística como especificado na subsecção 2.3.B.300.

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

2.3.B.300 PROFICIÊNCIA LINGUÍSTICA

2.3.B.305 Averbamento de proficiência linguística

- (a) O CTA, o Instruendo de Controlo de Tráfego Aéreo e o Operador de Estação Aeronáutica deve demonstrar a capacidade de falar e entender a língua inglesa utilizada nas comunicações de radiotelefonia.
- (b) O pessoal aeronáutico identificado no parágrafo anterior deve demonstrar a capacidade de falar e entender a língua inglesa utilizada nas comunicações de radiotelefonia, pelo menos, ao Nível Operacional (Nível 4).
- (c) Por forma a cumprir os requisitos de proficiência linguística estabelecidos pelo parágrafo anterior, o candidato a uma licença ou o titular de uma licença de CTA deve demonstrar a conformidade com os

descritores holísticos estabelecidos pelo parágrafo seguintes e com o Nível Operacional (Nível 4) da Escala de Avaliação de Proficiência Linguística estabelecidos pela NI: 2.3. B.305 (c).

(d) Descritores holísticos - os falantes proficientes devem:

- (1) Comunicar com eficácia telefonicamente, quer por telefone, quer por radiotelefone, por mensagens e em situações presenciais;
- (2) Comunicar sobre tópicos comuns, concretos e relativos ao trabalho com precisão e clareza;
- (3) Utilizar estratégias de comunicação adequadas para troca de mensagens e para reconhecer e resolver mal-entendidos, como confirmar ou esclarecer uma informação num contexto geral ou relacionado com o trabalho;
- (4) Lidar com sucesso e com relativa facilidade os desafios linguísticos apresentados por uma complicação ou por uma mudança inesperada nos acontecimentos que ocorram dentro do contexto de uma situação de trabalho de rotina ou de uma tarefa de comunicação com a qual estes não estariam normalmente familiarizados; e
- (5) Utilizar um dialeto ou sotaque que seja inteligível para a comunidade aeronáutica.

(e) O pessoal aeronáutico identificado no parágrafo (a) não deve exercer os privilégios das suas licenças, a não ser que possuam um averbamento atualizado nas licenças que confirme que cumpriram os requisitos de proficiência linguística estabelecidos pelo presente CV-CAR.

2.3.B.310 Validade do averbamento da proficiência linguística

(a) A proficiência linguística do pessoal aeronáutico identificado no parágrafo (a) da subsecção 2.3.B.305 deve ser formalmente avaliada em intervalos, de acordo com o nível individual de proficiência demonstrado como se segue:

- (1) Os que demonstrarem proficiência linguística ao Nível Operacional (Nível 4) devem ser avaliados em intervalos não superiores a 3 (três) anos;
- (2) Os que demonstrarem proficiência linguística ao Nível Alargado (Nível 5) devem ser avaliados em intervalos não superiores a 6 (seis) anos; e
- (3) Os que demonstrarem proficiência linguística ao Nível Especialista (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 sua representação.

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; e
- (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 CTA seja mantido pelos:

- (1) Titulares de um averbamento de proficiência linguística a Nível Operacional (Nível 4); e
- (2) Titulares de licenças que não tenham a possibilidade de utilizar de forma regular as suas aptidões, a fim de manterem as respetivas aptidões linguísticas.

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

2.3.B.325 Examinadores da proficiência linguística

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

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

2.3.B.330 Examinador linguístico da proficiência linguística

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

- (1) Ter, pelo menos, 25 (vinte e cinco) anos de idade;
- (2) Elegibilidade geral - o candidato a examinador linguístico deve:
 - (i) Possuir uma licenciatura 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, de forma satisfatória, uma formação de examinador de proficiência linguística;
 - (ii) Ter bom conhecimento dos regulamentos e dos 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 a aprendizagem da língua e ser capaz de desenvolver um programa de um curso da língua;
 - (vii) Estar familiarizado com a língua utilizada nas comunicações de radiotelefonia;
 - (viii) Ter bom conhecimento de informática na ótica de utilizador;
 - (ix) Estar familiarizado com os últimos resultados de uma pesquisa sobre aquisição da língua e teoria da aprendizagem da língua;
 - (x) Ter conhecimento sobre a aquisição da segunda língua, conhecer os fatores que influenciam a aquisição da segunda língua, bem como o papel da formação e exame para aquisição da segunda língua;
 - (xi) Completar com sucesso um seminário de padronização de examinador no prazo de um ano antes da designação.
- (4) O candidato a examinador linguístico deve ter, pelo menos, 5 (cinco) anos de experiência em ensino da língua.
- (5) Após a designação, um examinador linguístico deve manter-se atualizado através de participação em formação periódica, reunião ou seminário de padronização de examinadores realizados pela autoridade aeronáutica;
- (6) Sujeito ao cumprimento dos requisitos estabelecidos pelo presente CV-CAR, os privilégios da designação do examinador são conduzir exame de proficiência linguística para a emissão, a revalidação, a renovação de qualificação de proficiência linguística conforme listado na designação do examinador;
- (7) Sujeito ao cumprimento dos requisitos estabelecidos pelo presente CV-CAR, o período de validade da designação de um examinador é de 3 (três) anos.
- (8) A revalidação ou a renovação têm lugar à discrição da autoridade aeronáutica.
- (9) Caso a se a designação estiver dentro do prazo de validade, o candidato deve:
- (i) Ter realizado, pelo menos, 2 (dois) exames de proficiência linguística em cada ano dentro do período da validade da designação;
 - (ii) Um dos exames de proficiência deve ter sido observado por um inspetor ou por um examinador autorizado pela autoridade aeronáutica;
 - (iii) Caso o candidato não cumprir o número mínimo de exames, deve ser observado por um inspetor ou por um examinador autorizado pela autoridade aeronáutica com um endosso que declara a aptidão

do candidato.

(10) A renovação pode ser feita, nas seguintes circunstâncias:

- (i) Caso a designação estiver expirada e o candidato não cumprir os requisitos de revalidação, deve receber uma formação de refrescamento de examinador de proficiência linguística e ser observado por um inspetor ou um examinador autorizado durante a realização de um exame;
- (ii) Caso a designação estiver expirada e o candidato cumprir os requisitos de revalidação, a autoridade aeronáutica pode proceder à renovação sem exigir o cumprimento de quaisquer outros requisitos.

2.3.B.335 Examinador operacional da proficiência linguística

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

- (1) Ter, pelo menos, 25 (vinte e cinco) anos de idade;
- (2) Elegibilidade geral - o candidato a examinador operacional deve:
 - (i) Ser detentor de uma licença de piloto comercial de avião ou helicóptero ou CTA válida;
 - (ii) Possuir uma reputação que revele integridade e confiança na indústria e na comunidade;
 - (iii) Possuir um bom registo como profissional de aviação civil;
 - (iv) Nunca ter sido suspenso como profissional de aviação por falsificação ou fraude;
 - (v) Possuir, pelo menos, o Nível 5 (cinco) da língua que requer a designação;
 - (vi) Possuir um bom registo em relação a incidentes e acidentes.
- (3) Conhecimentos - o candidato a examinador operacional deve:
 - (i) Ter concluído, de forma satisfatória, uma formação de examinador de proficiência linguística;
 - (ii) Ter bom conhecimento dos regulamentos e dos materiais de orientação relacionados com o exame de proficiência linguística;
 - (iii) Completar com sucesso um seminário de padronização de examinador no prazo de 1 (um) ano antes da designação; e
 - (iv) Ter bom conhecimento de informática na ótica de utilizador.
- (4) O candidato a examinador operacional deve ter, pelo menos, 5 (cinco) anos de experiência como piloto comercial ou CTA;
- (5) Após a designação, um examinador operacional deve manter-se atualizado através da participação em formação periódica, reunião ou seminário de padronização de examinadores realizados pela autoridade aeronáutica;

(6) Sujeito ao cumprimento dos requisitos estabelecidos pelo presente CV-CAR, os privilégios da designação do examinador são conduzir exame de proficiência linguística para a emissão, a revalidação e a renovação de qualificação de proficiência linguística conforme listado no certificado de designação e na carta de autoridade do examinador;

(7) Sujeito ao cumprimento dos requisitos estabelecidos pelo presente CV-CAR, o período de validade da designação de um examinador é de 3 (três) anos;

(8) A revalidação ou a renovação têm lugar à discrição da autoridade aeronáutica;

(9) Caso a designação estiver dentro do prazo de validade, o candidato deve:

(i) Ter realizado, pelo menos, 2 (dois) exames de proficiência linguística em cada ano dentro do período da validade da designação;

(ii) Um dos exames de proficiência deve ter sido observado por um inspetor ou por um examinador autorizado pela autoridade aeronáutica;

(iii) Caso o candidato não cumprir o número mínimo de exames, deve ser observado por um inspetor ou por um examinador autorizado pela autoridade aeronáutica com um endosso que declara a aptidão do candidato.

(10) A renovação pode ser feita, nas seguintes circunstâncias:

(i) Caso a designação estiver expirada e o candidato não cumprir os requisitos de revalidação, deve receber uma formação de refrescamento de examinador de proficiência linguística e ser observado por um inspetor ou por um examinador autorizado durante a realização de 1 (um) exame;

(ii) Caso a designação estiver expirada e o candidato cumprir os requisitos de revalidação, a autoridade aeronáutica pode proceder à renovação sem exigir o cumprimento de quaisquer outros requisitos.

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

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

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

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

(a) As licenças, qualificações, averbamentos, autorizações e designações podem ser objeto de suspensão ou de revogação pela autoridade aeronáutica quando o titular da licença não cumprir os requisitos estabelecidos pelo presente CV-CAR.

(b) A autoridade aeronáutica deve suspender ou revogar uma licença, qualificação, averbamento, autorização ou designação, nos casos seguintes:

(1) Exercício dos privilégios da licença, quando o titular já não cumprir os requisitos estabelecidos pelo presente CV-CAR;

(2) Falsificação de provas documentais apresentadas para a 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, averbamentos, autorização ou designação sob a influência de substâncias psicoativas.

(c) A autoridade aeronáutica pode, ainda, suspender a licença, caso a incapacidade temporária, prevista na subsecção 2.3.B.115, não tenha cessado.

(d) A autoridade aeronáutica deve, também, suspender ou revogar uma licença, qualificação, averbamento, autorização ou designação após receção de um pedido escrito do titular da licença, autorização ou designação;

(e) Com a emissão da licença de CTA, a licença de Instruendo de Controlo de Tráfego Aéreo é objeto de revogação e deve ser devolvida à autoridade aeronáutica que emitiu a licença de CTA.

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

(a) Em caso de limitação, de suspensão ou de revogação da licença, qualificação, averbamento, autorização ou designação, o titular:

(1) É informado por escrito da decisão e do seu direito de recurso, nos termos legais;

(2) Não pode exercer os privilégios conferidos pela licença, qualificação, averbamento, autorização ou designação;

(3) Informa imediatamente o prestador de serviço de navegação que utiliza os seus serviços; e

(4) Devolve à autoridade aeronáutica todas as licenças, autorizações ou designações na sua posse que se apliquem à revogação no prazo de 8 (oito) dias após a data da receção da notificação por parte da autoridade aeronáutica.

(b) Antes da decisão de suspensão ou de 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 a revogação de uma licença, qualificação, autorização ou designação nos seguintes casos:

(1) Durante a investigação de um incidente ou acidente de aeronave;

(2) Durante a investigação de uma suspeita de violação dos regulamentos ou outros normativos aeronáuticos;

(3) Em casos de conduta errada, negligência ou descuido excessivo comprovados;

(4) Caso o titular tiver atuado de forma contrária ao estabelecidos pelos seus privilégios.

2.3.C LICENÇAS, QUALIFICAÇÕES E AVERBAMENTOS

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

2.3.C.105 Geral

(a) 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 OJTI, em conformidade com as qualificações constantes da respetiva licença, bem como a receber formação para averbamentos de órgão de controlo.

(b) A autoridade aeronáutica deve tomar as medidas adequadas para assegurar que um Instruendo de Controlo de Tráfego Aéreo não constitua um perigo para a operação da navegação aérea.

2.3.C.110 Requisitos de elegibilidade

(a) O candidato à emissão de uma licença de Instruendo de Controlo de Tráfego Aéreo deve:

(1) Ter, pelo menos, 18 (dezoito) anos;

(2) Ter concluído com aproveitamento uma formação inicial numa *Approved Training Organization* (ATO) - Organização de Formação Aprovada em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo CV-CAR 3 pertinentes para a qualificação, conforme previsto na subsecção 2.3.E.200;

(3) Possuir um Certificado Médico de Classe 3 válido;

(4) Ter demonstrado um nível adequado de proficiência linguística, em conformidade com os requisitos estabelecidos pela subsecção 2.3.B.300.

(b) A licença de Instruendo de Controlo de Tráfego Aéreo deve incluir o averbamento linguístico e, pelo menos, uma qualificação.

(c) O titular de uma licença de Instruendo de Controlo de Tráfego Aéreo que não tenha iniciado o exercício dos privilégios conferidos pela licença no prazo de 1 (um) ano, a contar da sua data de emissão, ou que tenha interrompido o exercício desses privilégios por período superior a 1 (um) ano, só pode encetar ou prosseguir uma formação operacional no órgão de controlo nessa qualificação caso, depois de avaliado na competência anterior pela ATO que esteja certificada para ministrar a formação inicial pertinente para essa qualificação e, caso concluir que continua a cumprir 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 à emissão de uma licença de CTA deve:

(1) Ter, pelo menos, 21 (vinte e um) anos de idade; e

(2) Cumprir os requisitos em relação a conhecimentos, experiência, perícia, aptidão física e

proficiência linguística conforme especificados para essa licença ou qualificação.

(b) Quando duas qualificações de CTA são pretendidas simultaneamente, a autoridade aeronáutica deve determinar os requisitos aplicáveis com base nos requisitos para cada uma das qualificações.

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

2.3.C.210 Requisitos de conhecimento

(a) O candidato à emissão de uma licença de CTA deve:

(1) Receber um curso de formação aprovado por parte de um instrutor autorizado nas seguintes áreas de conhecimento:

(i) Legislação aeronáutica - regras e regulamentos relevantes para o CTA;

(ii) Equipamento de controlo de tráfego aéreo - princípios, utilização e limitações do equipamento utilizado no controlo do tráfego aéreo;

(iii) Conhecimentos gerais - princípios do voo, princípios de operação e funcionamento de aeronaves e de Sistemas de Aeronave Remotamente Pilotada, 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 as línguas nacionalmente designadas para utilização no controlo do tráfego aéreo e a aptidão para falar tal língua ou línguas sem sotaque ou dificuldade que afete de forma adversa a radiocomunicação;

(vi) Meteorologia - meteorologia aeronáutica, utilização e apreciação de documentação e informação meteorológica, origem e características de fenómenos meteorológicos que afetam as operações de voo e a segurança, altimetria;

(vii) Navegação - princípios de navegação aérea, limitação e precisão dos sistemas de navegação, radio-ajudas e auxílios visuais;

(viii) Procedimentos operacionais - controlo do tráfego aéreo, comunicação, radiotelefonia e procedimentos de fraseologia, utilização da documentação aeronáutica relevante, práticas de segurança associadas ao voo.

(b) Ter recebido uma autorização para a realização de um exame por parte do instrutor autorizado que ministrou a formação nas áreas de conhecimento e certificou que o candidato está preparado para a realização do exame exigido.

(c) Concluir com aproveitamento o exame exigido.

2.3.C.215 Requisitos de experiência

(a) O candidato deve ter completado um curso de formação aprovado e demonstrado a competência exigida,

tendo realizado, pelo menos, 3 (três) meses de serviço de forma satisfatória, envolvendo o controle real do tráfego aéreo sob a supervisão de um *On-the-Job Training Inspector* (OJTI) - Instrutor Responsável Pela Formação no Posto de Trabalho.

(b) Os requisitos de experiência para as qualificações de CTA estabelecidos pela subsecção 2.3.C.315 são considerados como parte da experiência especificada na presente subsecção.

2.3.C.220 Requisitos de aptidão física

O candidato à emissão de uma licença de CTA deve possuir um Certificado Médico de Classe 3 válido.

2.3.C.300 QUALIFICAÇÕES

2.3.C.305 Qualificações de CTA

(a) A licença de CTA deve incluir uma ou mais das seguintes qualificações, de modo a indicar o tipo de serviço que o titular pode prestar:

- (1) Qualificação de controle de aeródromo (ADC);
- (2) Qualificação de controle de aproximação por procedimentos (APP);
- (3) Qualificação de controle de aproximação por vigilância (APS);
- (4) Qualificação de controle de área por procedimentos (ACP); e
- (5) Qualificação de controle de área por vigilância (ACS).

(b) O titular de uma qualificação que tenha interrompido o exercício dos privilégios associados a essa qualificação nos 4 (quatro) ou mais anos consecutivos imediatamente anteriores, só pode iniciar uma formação operacional no órgão de controle nessa qualificação caso, depois de avaliado na competência anterior pelo prestador de serviço ou por uma ATO certificada em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo CV-CAR 3 e esteja certificada para ministrar a formação pertinente para essa qualificação, caso concluir que continua a cumprir as condições dessa qualificação, e depois de cumpridos os requisitos de formação que eventualmente resultem dessa avaliação.

2.3.C.310 Requisitos de conhecimentos

O candidato a uma qualificação de CTA deve concluir com aproveitamento um curso de formação aprovado sobre as áreas de conhecimentos adequadas ao titular de uma qualificação de CTA nas matérias estabelecidas pela subsecção 2.3.E.205.

2.3.C.315 Requisitos de experiência

O candidato a uma qualificação de CTA deve ter:

- (1) Demonstrado a competência necessária enquanto exerce, sob a supervisão de um OJTI, um ou mais dos seguintes:
 - (i) Qualificação de controle de aeródromo - um serviço de controle de aeródromo, por um período

não inferior a 90 (noventa) horas ou 1 (um) mês, o que for maior, no órgão para o qual a qualificação é pretendida;

(ii) Qualificação de controlo de aproximação por procedimentos, de controlo de aproximação por vigilância, de controlo de área por procedimentos ou de controlo de área por vigilância - o serviço de controlo para o qual a qualificação é pretendida, por um período não inferior a 180 (cento e oitenta) horas ou 3 (três) meses, o que for maior, no órgão para o qual a qualificação é pretendida.

(2) Quando o candidato já possuir uma qualificação de CTA noutra categoria ou a mesma qualificação num outro órgão, a autoridade aeronáutica pode determinar se o requisito de experiência no parágrafo anterior pode ser reduzido, e se for o caso, em que medida.

2.3.C.320 Requisitos de avaliação

(a) O candidato deve ter demonstrado através da aprovação na avaliação exigida, num nível adequado aos privilégios a serem concedidos, a capacidade, o discernimento e o desempenho exigidos para fornecer um serviço de controlo seguro, regular e expedito, incluindo o reconhecimento e gestão de perigos e erros.

(b) Os requisitos de avaliação encontram-se detalhados na NI: 2.3.C.320.

2.3.C.325 Privilégios

(a) Sujeitos à conformidade com os requisitos estabelecidos pelo presente CV-CAR, os privilégios do titular de uma licença de CTA com as seguintes qualificações aplicáveis são:

(1) Qualificação de controlo de aeródromo - fornecer ou supervisionar a prestação do serviço de controlo de aeródromo ao tráfego de aeródromo;

(2) Qualificação de controlo de aproximação por procedimentos - fornecer ou supervisionar a prestação do serviço de controlo de aproximação, sem recurso a sistemas de vigilância, num aeródromo ou aeródromos, dentro do espaço aéreo ou parte do mesmo, sob a jurisdição do órgão que fornece o serviço de controlo de aproximação;

(3) Qualificação de controlo de aproximação por vigilância - fornecer ou supervisionar a prestação do serviço de controlo de aproximação com a utilização de sistemas de vigilância do *Air Traffic Services* (ATS) - Serviços de Tráfego Aéreo, num aeródromo ou aeródromos, dentro do espaço aéreo ou parte do mesmo, sob a jurisdição do órgão que fornece o serviço de controlo de aproximação;

(4) Qualificação de controlo de área por procedimentos - fornecer ou supervisionar a prestação do serviço de controlo de área, dentro da área de controlo ou parte da mesma, sem recurso a sistemas de vigilância; e

(5) Qualificação de controlo de área por vigilância - fornecer ou supervisionar a prestação do serviço de controlo de área com a utilização de um sistema de vigilância ATS, dentro de uma área de controlo ou parte da mesma.

(b) Antes de exercer os privilégios indicados no parágrafo anterior, o titular da licença deve estar familiarizado com toda a informação atual e pertinente.

(c) O titular de uma licença de CTA não deve dar instrução num ambiente operacional a não ser que o titular da licença tenha recebido uma autorização adequada por parte da autoridade aeronáutica.

2.3.C.400 ÓRGÃO DE CONTROLO

2.3.C.405 Averbamentos de órgão de controlo

(a) O averbamento de órgão de controlo autoriza o titular da licença a prestar serviços de controlo de tráfego aéreo num determinado órgão de controlo de tráfego aéreo ou numa posição operacional de trabalho sob a responsabilidade de um órgão de controlo de tráfego aéreo.

(b) O requerente de um averbamento de órgão de controlo deve ter concluído com aproveitamento um curso para averbamento de órgão de controlo em conformidade com os requisitos estabelecidos pela subsecção 2.3.E.400.

(c) Os averbamentos de órgão de controlo são válidos durante um prazo definido no plano de competências do órgão de controlo, não devendo este prazo ser superior a 3 (três) anos.

(d) O averbamento de órgão de controlo torna-se inválido quando o CTA cessar o exercício dos privilégios associados ao averbamento por um período superior a 90 (noventa) dias.

(e) Para efeitos do paragrafo anterior, o averbamento permanece inválido até que sejam cumpridos os requisitos estabelecidos em regulamentação própria.

(f) Os averbamentos de órgão de controlo são revalidados caso:

(1) O requerente tiver exercido os privilégios da licença durante um número mínimo de horas definido no plano de competências do órgão de controlo;

(2) O requerente tiver recebido formação de refrescamento durante o prazo de validade do averbamento de órgão de controlo, de acordo com o plano de competências do órgão de controlo;

(3) A competência do requerente tiver sido avaliada em conformidade com o plano de competências do órgão de controlo, pelo menos, 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 pelo parágrafo (e) sejam cumpridos no período de 3 (três) meses imediatamente anterior à respetiva data de expiração. Nesses casos, o prazo de validade deve ser contado a partir dessa data.

(h) Caso o averbamento de órgão de controlo for revalidado antes do prazo previsto no parágrafo (f), o seu prazo de validade terá início, o mais tardar, 30 (trinta) dias, a contar da data da conclusão com aproveitamento da avaliação, desde que sejam, também, cumpridos os requisitos estabelecidos pelos parágrafos (e)(1)(2).

(i) Caso a validade de um averbamento de órgão de controlo expirar, o titular da licença deve concluir com aproveitamento o curso de averbamento de órgão de controlo em conformidade com os requisitos estabelecidos pela subsecção 2.3.E.420.

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 tráfego aéreo e aprovados pela autoridade aeronáutica, devendo conter, pelo menos, os seguintes elementos:

- (1) A validade do averbamento de órgão de controlo em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo parágrafo (d) da subsecção 2.3.C.405;
- (2) O período contínuo máximo em que os privilégios de um averbamento de órgão de controlo não são exercidos, não podendo exceder 90 (noventa) dias;
- (3) O número mínimo de horas de exercício dos privilégios do averbamento de órgão de controlo num período definido, que não deve ser superior a 12 (doze) meses, para efeitos do disposto no parágrafo (e)(1) da subsecção 2.3.C.405;
- (4) Os procedimentos aplicáveis nos casos em que o titular da licença não cumpre os requisitos estabelecidos pelos parágrafos (a)(2) e (3);
- (5) Os processos para avaliar as competências, incluindo a avaliação dos módulos da formação de refresco, em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo parágrafo (b) da subsecção 2.3.E.410;
- (6) Os processos para o exame dos conhecimentos teóricos e da compreensão necessários para exercer os privilégios das qualificações e dos averbamentos;
- (7) Os processos para identificar os tópicos e subtópicos, objetivos e métodos de formação contínua;
- (8) A duração mínima e a frequência da formação de refresco;
- (9) Os processos para o exame dos conhecimentos teóricos ou a avaliação das aptidões práticas adquiridas durante a formação de conversão, incluindo a pontuação mínima para os exames;
- (10) Os processos em caso de reprovação num exame ou avaliação, incluindo os processos de recurso;
- (11) As qualificações, as funções e as responsabilidades dos formadores;
- (12) O procedimento para assegurar que os instrutores de formação prática têm experiência de técnicas de instrução ao nível dos procedimentos sobre os quais deve incidir a instrução;
- (13) Os procedimentos para a declaração e a 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 os requisitos estabelecidos pelo CV-CAR 3;
- (15) O processo e os motivos para a revisão e a 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 dos requisitos estabelecidos pelo parágrafo (3)(a), os prestadores de serviços de navegação aérea devem manter registos das horas de trabalho de cada titular de licença que exerce os privilégios do seu averbamento de órgão de controlo nas posições operacionais de trabalho no órgão de controlo de tráfego aéreo e fornecer esses dados à autoridade aeronáutica e aos titulares de licenças que os solicitem.

(c) Ao estabelecer os procedimentos a que se refere os parágrafos (4) e (13)(a), o prestador de serviços de tráfego aéreo deve garantir que sejam aplicados mecanismos para assegurar o tratamento justo dos titulares de licenças.

2.3.D INSTRUTORES, AVALIADORES E EXAMINADORES

2.3.D.100 REQUISITOS GERAIS APLICÁVEIS AO INSTRUTOR

2.3.D.105 Instrutor

(a) O candidato às autorizações de instrutor deve, para além de cumprir os requisitos estabelecidos pelo presente CV-CAR, receber e registar a formação por parte de uma ATO nos fundamentos da instrução e concluir com aproveitamento um exame nas seguintes áreas de instrução:

- (1) Técnicas de instrução aplicadas;
- (2) Avaliação do desempenho do aluno nas matérias sobre as quais é ministrada a instrução teórica;
- (3) Processo de aprendizagem;
- (4) Elementos de ensino efetivo;
- (5) Avaliação e teste do aluno, filosofias de formação;
- (6) Desenvolvimento do programa de formação;
- (7) Planeamento de aulas;
- (8) Técnicas de instrução em sala de aula;
- (9) Utilização de instrumentos de formação, incluindo dispositivos de treino artificial conforme apropriado;
- (10) Análise e correção de erros dos alunos;
- (11) Desempenho humano relevante para fornecer um serviço de controlo seguro, regular e expedito;
e
- (12) Princípios de gestão da ameaça e do erro.

(b) Os seguintes candidatos não necessitam de cumprir os requisitos estabelecidos pelo parágrafo anterior da presente subsecção:

- (1) O titular de uma licença ou de uma autorização de instrutor, emitida em conformidade com os

requisitos estabelecidos pelo presente CV-CAR que tenha já concluído com aproveitamento o exame nas áreas de instrução;

(2) O titular de um certificado de professor atual, emitido por uma autoridade nacional que autorize a pessoa a ensinar num nível de ensino secundário ou superior; ou

(3) Uma pessoa que evidencie possuir um nível equivalente de experiência aceitável para a autoridade aeronáutica.

2.3.D.110 Instrutor de formação teórica

(a) A formação teórica só deve ser ministrada por instrutor devidamente qualificado.

(b) O instrutor de formação teórica está devidamente qualificado, caso:

(1) For titular de uma licença de CTA ou de uma qualificação profissional adequada para a matéria da formação a ministrar e tiver demonstrado à organização de formação ou ao prestador de serviços de tráfego aéreo que possui experiência e conhecimentos adequados;

(2) Tiver demonstrado aptidões pedagógicas à organização de formação ou ao prestador de serviços de tráfego aéreo.

2.3.D.115 Instrutor de formação prática

A formação prática só deve ser ministrada por um titular de uma licença de CTA, com um averbamento de OJTI ou de STDI.

Nota 1: O Doc. 9868 - *Procedures for Air Navigation Services - Training* contém orientações sobre a qualificação de OJTI de controlo de tráfego aéreo e sobre a formação e a avaliação baseado em competências para CTA.

Nota 2: O Doc. 10056 - Volumes I e II - *Manual on Air Traffic Controller Competency-Based Training and Assessment* contém orientações adicionais para apoiar as partes interessadas na implementação bem-sucedida da formação e da avaliação com base em competências para CTA.

2.3.D.120 Privilégios de OJTI

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

(b) Os titulares de um averbamento OJTI só devem exercer os privilégios do averbamento caso tiverem:

(1) Exercido os privilégios da qualificação objeto da instrução durante, pelo menos, 2 (dois) anos;

(2) Exercido os privilégios do averbamento de órgão de controlo sobre o qual incidirá a instrução num período imediatamente anterior de, pelo menos, 6 (seis) meses;

(3) Experiência pedagógica ao nível dos procedimentos sobre os quais deve incidir a instrução.

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

2.3.D.125 Pedido de autorização de OJTI

O requerente de um averbamento OJTI deve:

- (1) Ser titular de uma licença de CTA com um averbamento de órgão de controlo válido;
- (2) Ter exercido os privilégios da qualificação objeto da instrução durante, pelo menos, 2 (dois) anos imediatamente anterior ao pedido;
- (3) Tiverem exercido os privilégios conferidos por uma licença de CTA, pelo menos, 2 (dois) anos imediatamente anterior ao pedido. A pedido do prestador de serviço, a autoridade aeronáutica pode reduzir este período para, pelo menos, 1 (um) ano;
- (4) 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.

2.3.D.130 Validade do averbamento de OJTI

(a) O averbamento OJTI é válido por um prazo de 3 (três) anos.

(b) O averbamento OJTI pode ser revalidado através da conclusão com aproveitamento de uma formação de reciclagem em práticas pedagógicas durante o seu prazo de validade, desde que forem cumpridos os requisitos estabelecidos pelos parágrafos (a) e (b) da subsecção 2.3.D.125.

(c) Caso o averbamento OJTI tiver expirado, pode ser renovado 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 cumpridos os requisitos estabelecidos pelos parágrafos (a) e (b) da subsecção 2.3.D.125.

(d) Para efeitos de primeira emissão 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 estabelecidos pelos parágrafos (a) e (b) da subsecção 2.3.D.125, não forem cumpridos, o averbamento OJTI pode ser trocado por um averbamento STDI, desde que cumpridos os requisitos estabelecidos pelos parágrafos (b) e (c) da subsecção 2.3.D.150.

2.3.D.135 Autorização temporária de OJTI

(a) Quando não for possível assegurar o cumprimento dos requisitos estabelecidos pelo parágrafo (c) da subsecção 2.3.D.125, a autoridade aeronáutica pode conceder uma autorização temporária de OJTI tomando por base uma análise de segurança apresentada pelo prestador de serviços de tráfego aéreo.

(b) A autorização temporária de OJTI a que se refere o parágrafo anterior pode ser emitida para titulares de

um averbamento de OJTI válido, emitido em conformidade com os requisitos estabelecidos pela subsecção 2.3.D.125.

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

2.3.D.140 Privilégios de *Synthetic Training Device Instructor* - Instrutor de Dispositivos de Treino Artificial

(a) O titular de um averbamento STDI está autorizado 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 *On-The-Job Training* (OJT) -Formação no Posto de Trabalho; e
- (3) Para a formação contínua.

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

(c) O titular de um averbamento STDI só deve exercer os privilégios do averbamento caso tiverem:

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

2.3.D.145 Pedido de averbamento do STDI

O requerente de um averbamento STDI deve:

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

2.3.D.150 Validade do averbamento do STDI

(a) O averbamento STDI é válido por um prazo de 3 (três) anos.

(b) O averbamento pode ser revalidado através da conclusão com aproveitamento de uma formação de reciclagem em práticas pedagógicas durante o seu prazo de validade.

(c) Caso o averbamento STDI expirar, pode ser renovada através de:

- (1) Formação de reciclagem em práticas pedagógicas e em práticas operacionais vigentes; e
- (2) Aprovação numa avaliação das competências do instrutor de formação prática no ano anterior ao pedido de renovação.

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

3.D.200 AVALIADORES

3.D.205 Privilégios dos avaliadores

(a) As avaliações de competência devem ser efetuadas apenas por titulares de um averbamento de avaliador.

(b) Os titulares de um averbamento de avaliador só devem exercer os privilégios do averbamento para avaliações:

- (1) Durante a formação inicial de CTA;
- (2) De competências anteriores para efeitos do disposto no parágrafo (c) da subsecção 2.3.C.110 e no parágrafo (b) da subsecção 2.3.C.305;
- (3) Conducentes à revalidação 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;
- (4) Das competências de um candidato à revalidação de um averbamento de STDI, se forem titulares deste averbamento ou do averbamento de OJTI e tiverem exercido os privilégios desse averbamento durante, pelo menos, 2 (dois) anos;
- (5) Das competências de um candidato à revalidação de um averbamento de OJTI, caso forem titulares deste averbamento e tiverem exercido os privilégios desse averbamento durante, pelo menos, 2 (dois) anos;
- (6) Das competências de um candidato à revalidação de um averbamento de avaliador, se tiverem exercido os privilégios do averbamento de avaliador durante, pelo menos, 2 (dois) anos.

2.3.D.210 Interesses estabelecidos

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

2.3.D.215 Pedido de averbamento de avaliador

O requerente a um averbamento de avaliador deve:

- (1) Ter exercido os privilégios conferidas por uma licença de CTA durante, pelo menos, 2 (dois) anos;
- (2) Ter, pelo menos, 2 (dois) anos de experiência como OJTI; e

(3) Ter concluído com aproveitamento um curso de avaliador, no ano anterior ao pedido, durante o qual as aptidões e os conhecimentos necessários são transmitidos, com recurso a métodos teóricos e práticos e adequadamente avaliados.

2.3.D.220 Validade do averbamento de avaliador

(a) O averbamento de avaliador é válido por um prazo de 3 (três) anos.

(b) O averbamento de avaliador pode ser revalidado através da conclusão com aproveitamento de uma formação de refrescamento em aptidões de avaliação e em práticas operacionais vigentes.

(c) Caso o averbamento de avaliador tiver expirado, pode ser renovado através de:

(1) Formação de refrescamento 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 renovação, o prazo de validade do averbamento de avaliador deve ter início o mais tardar 30 dias a contar da data da conclusão com aproveitamento da avaliação.

2.3.D.225 Circunstâncias especiais

Caso não houver um avaliador qualificado disponível, a autoridade aeronáutica pode, à sua discrição, autorizar um inspetor ou um OJTI qualificado no órgão de controlo que não cumpre todos os requisitos relevantes de autorização de avaliadores estabelecidos pelo presente CV-CAR para a realização de avaliações de competência.

2.3.D.300 EXAMINADORES

2.3.D.305 Requisitos gerais

O candidato a uma designação de examinador deve possuir:

(1) Uma reputação que revele integridade e confiança, na indústria e na comunidade;

(2) Um bom registo como CTA em relação a acidentes, incidentes e infrações; e

(3) Uma licença de CTA, qualificações ou averbamentos que nunca tenham sido revogadas por falsificação ou fraude.

2.3.D.310 Privilégios de examinador

(a) As avaliações conducentes à emissão de uma licença, qualificação e averbamento devem ser efetuadas apenas por titulares de uma designação de examinador.

(b) Os titulares de uma designação de examinador estão autorizados a realizar avaliações:

(1) De Instruendos de Controlo de Tráfego Aéreo e de CTA para a emissão de uma licença, e de um averbamento de órgão de controlo, bem como para fins renovação de um averbamento de órgão de controlo;

(2) De candidatos a instrutores ou de candidatos a avaliadores quando for assegurada a conformidade com os requisitos previstos nos parágrafos (2) a (4) (c).

(c) Para além dos requisitos estabelecidos pelo parágrafo anterior, os titulares de uma designação de examinador só devem exercer os privilégios da designação:

(1) Para avaliações conducentes à emissão de um averbamento de órgão de controlo, se também forem titulares do averbamento de órgão de controlo associado à avaliação durante um período imediatamente anterior de, pelo menos, 1 (um) ano;

(2) Para avaliações de um candidato à emissão ou renovação de uma autorização STDI, se forem titulares da autorização OJTI e tiverem exercido os privilégios dessa autorização durante, pelo menos, 2 (dois) anos;

(3) Para avaliações de um candidato à emissão ou renovação de uma autorização de instrutor de formação teórica e OJTI, se forem titulares destas autorizações e tiverem exercido os privilégios dessa autorização durante, pelo menos, 2 (dois) anos;

(4) Para avaliações de um candidato à emissão ou renovação de uma designação de examinador, se tiverem exercido os privilégios da designação de examinador durante, pelo menos, 2 (dois) anos.

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

2.3.D.315 Interesses estabelecidos

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

2.3.D.320 Designação de examinador

O requerente a uma designação de examinador deve:

(1) Ser detentor de um averbamento de avaliador;

(2) Ter participado no seminário de padronização de examinador da autoridade aeronáutica; e

(3) Ser observado pela autoridade aeronáutica ou por um examinador designado para o efeito a realizar uma avaliação.

2.3.D.325 Emissão e validade da designação de examinador

(a) A designação de examinador é válida por um prazo de 3 (três) anos.

(b) A designação de examinador deve ser revalidada, caso o titular tiver realizado 3 (três) avaliações dentro do prazo de validade da autorização.

(c) Uma das avaliações referidas no parágrafo anterior, deve ter sido observado por um inspetor da autoridade aeronáutica ou por um examinador designado pela autoridade aeronáutica para o efeito.

(d) A designação de examinador pode ser renovada nas seguintes circunstâncias:

- (1) Caso a designação tiver expirada e o candidato não cumprir os requisitos de revalidação, este deve participar no seminário de padronização de examinador da autoridade aeronáutica e ser observado pela autoridade aeronáutica ou um examinador designado para o efeito a realizar uma avaliação;
- (2) Caso a designação tiver expirada e o candidato cumprir os requisitos de revalidação, a autoridade aeronáutica pode proceder à renovação sem exigir o cumprimento de quaisquer outros requisitos.

2.3.D.330 Circunstâncias especiais

(a) Caso não houver um examinador que cumpra os requisitos da designação, a autoridade aeronáutica pode, à sua discrição, designar um inspetor ou um avaliador que não cumpre todos os requisitos relevantes da designação de examinador estabelecidos pelo presente CV-CAR para a realização da avaliação, desde que esteja acompanhado de um instrutor que seja titular do averbamento do órgão de controlo válido associado a avaliação.

(b) Para efeitos do parágrafo anterior, a autoridade aeronáutica pode exigir que o prestador de serviços de navegação aéreo apresente uma análise de risco.

2.3.E FORMAÇÃO, EXAME E AVALIAÇÃO

2.3.E.100 REQUISITOS GERAIS

2.3.E.105 Formação ministrada por uma Organização de Formação Aprovada

(a) A autoridade aeronáutica pode aprovar um programa de formação para uma licença, qualificação ou averbamento que permite um meio alternativo de cumprimento dos requisitos de experiência estabelecidos pelo presente CV-CAR quando a formação é ministrada por uma ATO sob currículo especial aprovado pela autoridade aeronáutica em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo CV-CAR 3.

(b) Antes da autorização do meio alternativo de cumprimento que permite que a ATO ministre a formação sem cumprir os requisitos de experiência estabelecidos pelo presente CV-CAR, a autoridade aeronáutica deve garantir que o programa de formação aprovado proporciona um nível de competência, pelo menos, igual à formação que cumpre os requisitos mínimos de experiência proporcionada ao pessoal que não recebe tal currículo especial aprovado.

(c) A formação aprovada para CTA deve ser ministrada por uma ATO.

(d) O CV-CAR 3 estabelece os requisitos relativos à certificação e à administração das ATO para condução da formação aprovada.

Nota 1: A formação aprovada referida no parágrafo (c) refere-se essencialmente à formação aprovada para a emissão de uma licença ou qualificação em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo presente CV-CAR. Não se pretende incluir a formação aprovada para a manutenção da competência ou para uma qualificação operacional após a emissão inicial de uma licença ou qualificação.

Nota 2: O Doc. 9868 - *Procedures for Air Navigation Services - Training* estabelece os procedimentos de apoio ao desenvolvimento da formação e da avaliação com base em competências para CTA, incluindo a

estrutura de competências da ICAO.

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

Os exames e as avaliações estabelecidas pelo presente CV-CAR são conduzidas em horários, locais e por pessoas autorizadas ou designadas pela autoridade aeronáutica:

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

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

(a) O candidato a um exame ou a uma avaliação deve receber uma autorização em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo presente CV-CAR em relação à licença, qualificação ou autorização aplicáveis, por forma a evidenciar que o mesmo cumpre os requisitos de formação ou de experiência para realizar o exame e a avaliação.

(b) O candidato deve mostrar um documento de identificação válido, na altura da candidatura que contenha os seguintes elementos:

- (1) Fotografia;
- (2) Assinatura;
- (3) Data de nascimento, a evidenciar que o candidato cumpre ou, deve cumprir, os requisitos de idade estabelecidos pelo presente CV-CAR para a licença pretendida antes da data de expiração do relatório do exame do pessoal aeronáutico; e
- (4) Endereço de residência, caso for diferente do endereço para o envio da correspondência do candidato.

(c) A nota mínima de aprovação para o exame é de 70%.

(d) O candidato deve, antes de realizar a avaliação para uma licença, qualificação ou averbamento, concluir com aproveitamento o exame exigido dentro do período de 24 (vinte e quatro) meses antes do mês em que o mesmo completa com sucesso a avaliação.

(e) A repetição do exame ou da avaliação após a não conclusão com aproveitamento ocorre apenas depois de o candidato ter recebido:

- (1) O treino necessário por parte de um instrutor autorizado, o qual tenha determinado que o candidato está apto para passar no exame ou avaliação; e
- (2) Uma autorização por parte do instrutor autorizado que tenha ministrado ao candidato o treino adicional.

2.3.E.200 FORMAÇÃO DE CTA

2.3.E.205 Objetivos da formação de CTA

A formação de CTA deve abranger o conjunto de cursos teóricos, exercícios práticos, incluindo simulação e OJT, necessários à aquisição e à manutenção de aptidões para prestar serviços de controlo de tráfego aéreo de uma forma segura, ordenada e expedita.

2.3.E.210 Tipos de formação de CTA

(a) A formação de CTA consiste nos seguintes tipos:

(1) Formação inicial para a 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 relacionadas com procedimentos operacionais de base;

(ii) Formação de qualificação - formação teórica e prática destinada à transmissão de conhecimentos e aptidões práticas relacionadas com uma qualificação específica e, caso pertinente, um averbamento de qualificação.

(2) Formação operacional no órgão de controlo para a emissão de uma licença de CTA ou de um averbamento de órgão de controlo, que inclui as seguintes fases:

(i) Fase de formação de transição, destinada essencialmente à transmissão de conhecimentos e à compreensão de procedimentos operacionais específicos do local e aspetos específicos das tarefas;

(ii) Fase de OJT, 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 OJTI, numa situação de tráfego real; e

(iii) Para 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 OJT com vista a reforçar as rotinas e as aptidões de qualificação adquiridas anteriormente e a preparar para situações de tráfego real que podem ocorrer nesse órgão de controlo.

(3) Formação contínua, destinada a manter a validade dos averbamentos da licença, consistindo em:

(i) Formação de refrescamento;

(ii) Formação de conversão, se for caso disso.

(b) Para além dos tipos de formação a que se refere o parágrafo (a), os CTA podem, ainda, realizar as seguintes formações:

(1) Formação de instrutores para a emissão, a revalidação ou a renovação de um averbamento de OJTI ou de STDI;

(2) Formação de avaliadores para a emissão, a revalidação ou a renovação de um averbamento de avaliador.

2.3.E.300 REQUISITOS APLICÁVEIS À FORMAÇÃO INICIAL

2.3.E.305 Composição da formação inicial

(a) A formação inicial destinada ao candidato a uma licença de Instruendo de Controlo de Tráfego Aéreo ou à emissão de uma qualificação adicional ou, se for caso disso, de um averbamento de qualificação, deve consistir em:

(1) Formação de base, que abranja todos os módulos, tópicos e subtópicos estabelecidos pela NI: 2.3.E.205 (a)(1); e

(2) Formação de qualificação, que abranja os módulos, tópicos e subtópicos de, pelo menos, uma das seguintes qualificações:

(i) Qualificação de controlo de aeródromo:

(A) Disposição do aeródromo, caraterísticas físicas e auxílios visuais;

(B) Estrutura do espaço aéreo;

(C) Regras aplicáveis, procedimentos e fonte de informação;

(D) Instalações de navegação aérea;

(E) Equipamentos de controlo de tráfego aéreo e sua utilização;

(F) Terreno e marcas terrestres proeminentes;

(G) Caraterísticas 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) Equipamentos de controlo de tráfego aéreo e sua utilização;

(E) Terreno e marcas terrestres proeminentes;

(F) Caraterísticas do tráfego aéreo e fluxo de tráfego;

(G) Fenómenos meteorológicos; e

(H) Planos de busca e salvamento e de emergência.

(iii) Qualificações de controlo de aproximação por vigilância e de controlo de área por vigilância, sendo que o candidato deve cumprir os requisitos estabelecidos pelo parágrafo (2) na medida em que estes afetem a área de responsabilidade, devendo demonstrar um nível de conhecimentos adequado aos privilégios concedidos, em, pelo menos, as seguintes matérias adicionais:

(A) Princípios, utilização 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 pelo parágrafo (2)(a).

(c) A formação destinada à reativação de uma qualificação após uma avaliação negativa de competências anteriores, em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo parágrafo (b) da subsecção 2.3.C.305 deve ser adaptada em função do resultado dessa avaliação.

(d) A formação de base ou de qualificação pode ser complementada com módulos, tópicos e subtópicos adicionais ou específicos do bloco funcional de espaço aéreo ou do contexto nacional.

2.3.E.310 Plano da formação inicial

(a) A ATO deve estabelecer um plano de formação inicial, que deve ser aprovado pela autoridade aeronáutica.

(b) O plano de formação inicial referido no parágrafo anterior deve conter, pelo menos:

(1) A composição do curso de formação inicial ministrado em conformidade com os requisitos estabelecidos pela subsecção 2.3.E.305;

(2) A estrutura da formação inicial ministrada em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo parágrafo (b) da subsecção 2.3.E.315;

(3) O processo para a realização dos cursos de formação inicial;

(4) Os métodos de formação;

(5) A duração mínima e máxima dos cursos de formação inicial;

(6) No que respeita ao parágrafo (b) da subsecção 2.3.E.305, o processo para adaptar os cursos de formação inicial a fim de ter em devida conta a conclusão com aproveitamento de um curso de formação de base;

(7) Os processos de exame e de avaliação em conformidade com os requisitos estabelecidos pelas subsecções 2.3.E.320 e 2.3.E.330, bem como, os objetivos de desempenho em conformidade com os

requisitos estabelecidos pelas subsecções 2.3.E.325 e 2.3.E.335;

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

(9) O processo para a conclusão antecipada da formação;

(10) O processo de recurso;

(11) A identificação dos registos específicos da formação inicial que devem ser conservados;

(12) O processo e os motivos para a revisão e a 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 3 (três) em 3 (três) anos.

2.3.E.315 Cursos de formação de base e de qualificação

(a) A formação de base e a formação de qualificação devem ser ministradas em cursos separados ou integrados;

(b) As ATO devem elaborar e ministrar cursos de formação de base e de qualificação ou um curso de formação inicial integrado, que devem ser aprovados 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 ATO.

(e) A conclusão com aproveitamento da formação de base deve ser comprovada por um certificado emitido pela ATO, a pedido do requerente.

2.3.E.320 Exames e avaliação da formação de base

(a) Os cursos de formação de base devem incluir avaliações e exames teóricos.

(b) A nota mínima de aprovação para o exame é de 70%.

(c) A avaliação dos objetivos de desempenho estabelecidos pela subsecção 2.3.E.325 deve ser realizada num dispositivo de treino artificial de tarefas parciais ou num simulador.

(d) É concedida aprovação numa avaliação aos candidatos que demonstrem, de forma consistente, o nível de desempenho requerido pela subsecção 2.3.E.325 e a conduta adequada para realizar operações seguras no serviço de controlo de tráfego aéreo.

(e) Os exames teóricos e práticos estabelecidos pelo presente CV-CAR são ministrados em horários, locais e por pessoas autorizadas ou designadas pela autoridade aeronáutica:

(1) O exame teórico é realizado por escrito ou em formato digital;

(2) Para além do exame teórico, os candidatos podem ser questionados oralmente durante o exame prático, conforme for adequado.

(f) O candidato a um exame teórico ou prático deve receber uma autorização exigida em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo presente CV-CAR em relação à licença, qualificação ou autorização aplicáveis para mostrar que o mesmo cumpre os requisitos de formação ou de experiência para realizar o exame teórico ou prático.

(g) O candidato deve mostrar um documento de identificação válido, na altura da candidatura que contenha os seguintes elementos:

(1) Fotografia;

(2) Assinatura;

(3) Data de nascimento, que evidencie que o candidato cumpre ou deve cumprir os requisitos de idade estabelecidos pelo presente CV-CAR para a licença pretendida antes da data de expiração do relatório do exame teórico; e

(4) Endereço de residência, se diferente do endereço para envio de correspondência do candidato.

(h) O candidato deve, antes de fazer o exame prático para uma licença, qualificação, certificado, designação ou autorização, concluir com aproveitamento o exame teórico exigido dentro do período de 24 (vinte e quatro) meses antes do mês em que o candidato completa com sucesso o exame prático;

(i) A repetição do exame ou da avaliação após a não conclusão com aproveitamento ocorre apenas depois de o candidato ter recebido:

(1) O treino necessário por parte de um instrutor autorizado, o qual tenha determinado que o candidato está apto para concluir com aproveitamento o exame; e

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

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

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

(1) Verificação e utilização do equipamento do posto de trabalho;

(2) Desenvolvimento e manutenção do conhecimento da situação através da monitorização do tráfego e da identificação das aeronaves, se for caso disso;

(3) Monitorização e atualização da apresentação de dados de voo;

(4) Manutenção de uma escuta contínua na frequência adequada;

(5) Emissão de autorizações, instruções e informações adequadas para o tráfego;

- (6) Utilização da fraseologia aprovada;
- (7) Comunicação eficaz;
- (8) Aplicação da separação;
- (9) Aplicação da coordenação, conforme necessário;
- (10) Aplicação dos procedimentos previstos para o espaço aéreo simulado;
- (11) Detecção de potenciais conflitos entre aeronaves;
- (12) Priorização de medidas;
- (13) Seleção de métodos de separação adequados.

2.3.E.330 Exames e avaliação da formação de qualificação

- (a) Os cursos de formação de qualificação devem incluir avaliações e exames teóricos.
- (b) A nota mínima de aprovação para o exame é de 70%.
- (c) As avaliações devem basear-se nos objetivos de desempenho da formação de qualificação estabelecidos pela subsecção 2.3.E.335.
- (d) As avaliações devem ser realizadas num simulador.
- (e) É concedida aprovação numa avaliação aos candidatos que demonstrem, de forma consistente, o nível de desempenho requerido pela subsecção 2.3.E.335 e a conduta adequada para realizar operações seguras no serviço de controlo de tráfego aéreo.

2.3.E.335 Objetivos de desempenho da formação de qualificação

- (a) Os objetivos de desempenho da formação de qualificação e as tarefas correspondentes devem ser definidos para cada curso de formação de qualificação.
- (b) Os objetivos de desempenho da formação de qualificação devem exigir que o candidato:
 - (1) Demonstre capacidade para gerir os serviços de tráfego aéreo de uma forma segura, ordenada e expedita; e
 - (2) Lide com situações complexas e de grande densidade de tráfego.
- (c) Para além disposto no parágrafo (b), os objetivos de desempenho da formação de qualificação em matéria de qualificação de controlo de aeródromo devem assegurar que os candidatos:
 - (1) Giram o volume de trabalho e prestam serviços de tráfego aéreo numa área de responsabilidade definida do aeródromo; e
 - (2) Apliquem técnicas de controlo de aeródromo e procedimentos operacionais ao tráfego nos aeródromos.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.3.E.405 Composição da formação operacional no órgão de controlo

(a) A formação operacional no órgão de controlo consiste em cursos de formação para cada averbamento de órgão de controlo estabelecido no órgão ATC, conforme definido no plano de formação correspondente.

(b) Os cursos para averbamento de órgão de controlo devem ser elaborados e ministrados pelo prestador de serviço de navegação aérea em conformidade com os requisitos estabelecidos pela subsecção 2.3.E.420 e aprovados pela autoridade aeronáutica.

(c) A formação operacional no órgão de controlo deve incluir:

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

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

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

- (1) De Instruendo de Controlo de Tráfego Aéreo com a qualificação adequada; ou
- (2) De CTA com a qualificação adequada, desde que cumpridos os requisitos estabelecidos pelo parágrafo (c) da subsecção 2.3.C.110 e pelo parágrafo (b) da subsecção 2.3.B.305.

2.3.E.415 Plano de formação operacional no órgão de controlo

(a) O prestador de serviços de tráfego aéreo deve estabelecer um plano de formação operacional que englobe todos os órgãos de controlo sob a sua responsabilidade, que deve ser aprovado pela autoridade aeronáutica.

(b) O plano de formação operacional no órgão de controlo deve conter, pelo menos:

- (1) As qualificações e os averbamentos sobre os quais incide a formação;
- (2) A estrutura da formação operacional no órgão de controlo;
- (3) A lista dos cursos para averbamento de órgão de controlo, em conformidade com a subsecção 2.3.E.420;
- (4) O processo para a realização de um curso para averbamento de órgão de controlo;
- (5) Os métodos de formação;
- (6) A duração mínima dos cursos para averbamento de órgão de controlo;
- (7) O processo para a adaptação dos cursos para averbamento de órgão de controlo, por forma a ter em conta as qualificações obtidas e a experiência dos candidatos, caso relevante;
- (8) Os processos para demonstrar os conhecimentos teóricos e a compreensão em conformidade com os requisitos estabelecidos pela subsecção 2.3.E.425, nomeadamente o número, a frequência e o tipo de exames, bem como a pontuação mínima para os exames, a qual deve corresponder, pelo menos, a 70 % da pontuação;
- (9) Os processos de avaliação em conformidade com os requisitos estabelecidos pela subsecção 2.3.E.430, incluindo o número e a frequência das avaliações;
- (10) As qualificações, as funções e as responsabilidades dos formadores;
- (11) O processo para a conclusão antecipada da formação;

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

2.3.E.420 Curso para averbamento de órgão de controlo

- (a) Um curso para averbamento de órgão de controlo é a combinação das fases relevantes da formação operacional no órgão de controlo para a emissão ou a 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 OJT.
- (c) Caso necessário, deve ser incluída uma fase prévia à OJT, em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo parágrafo (2)(a) da subsecção 2.3.E.210.
- (d) As fases da formação operacional no órgão de controlo a que se refere o parágrafo (a) devem decorrer separadamente ou de forma integrada.
- (e) Os cursos para averbamento de órgão de controlo devem definir o programa e os objetivos de desempenho em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo 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 os requisitos estabelecidos pela subsecção 2.3.E.305 devem ser complementados com formação adicional que possibilite a aquisição das aptidões de averbamento de qualificação em causa.
- (g) A formação destinada a um averbamento de qualificação não previsto pela subsecção 2.3.E.305, deve consistir nos módulos, objetivos temáticos, tópicos e subtópicos elaborados pela ATO e aprovados como parte do curso de formação.
- (h) Os cursos para averbamento de órgão de controlo realizados após uma troca de licenças devem ser adaptados para incluírem elementos da formação inicial específicos do bloco funcional de espaço aéreo ou do contexto nacional.

2.3.E.425 Demonstração dos conhecimentos teóricos e da compreensão

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

2.3.E.430 Avaliações durante os cursos para averbamento de órgão de controlo

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

2.3.E.500 REQUISITOS APLICÁVEIS À FORMAÇÃO CONTÍNUA**2.3.E.505 Formação contínua**

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

2.3.E.510 Formação de refrescamento

- (a) Os cursos de formação de refrescamento devem ser elaborados e ministrados por uma ATO ou pelo prestador de serviço de navegação aérea e aprovados pela autoridade aeronáutica.
- (b) A formação de refrescamento deve ser concebida para rever, reforçar ou melhorar os conhecimentos e as aptidões do CTA, de forma a assegurar um fluxo seguro, ordenado e expedito de tráfego aéreo, devendo incluir, pelo menos, formação sobre:
 - (1) Práticas e procedimentos normalizados, utilizando fraseologia aprovada e uma comunicação eficaz;
 - (2) Situações anómalas e de emergência, utilizando fraseologia aprovada e uma comunicação eficaz; e
 - (3) Fatores humanos.
- (c) Deve ser definido um programa para o curso de formação de refrescamento e, caso exista um módulo para o refrescamento das aptidões do CTA, devem, também, ser estabelecidos objetivos de desempenho.

2.3.E.515 Formação de conversão

- (a) Os cursos de formação de conversão devem ser elaborados e ministrados por uma ATO ou pelo prestador de serviço de navegação aérea e aprovados pela autoridade aeronáutica.
- (b) A formação de conversão deve ser concebida de forma a proporcionar os conhecimentos e as aptidões adequadas para uma alteração do ambiente operacional, devendo ser ministrada por uma ATO ou pelo

prestador de serviço de navegação aérea sempre que a avaliação de segurança da alteração apontar para a necessidade da realização de tal 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 de avaliação da formação de conversão.

(d) A formação de conversão deve ser ministrada antes de o CTA exercer os privilégios conferidos pela respetiva licença no ambiente operacional alterado.

2.3.E.600 FORMAÇÃO DE INSTRUTORES E AVALIADORES

2.3.E.605 Formação de instrutores

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

- (1) Curso de técnicas de instrução para instrutores, incluindo uma avaliação;
- (2) Curso de formação de refrescamento em práticas pedagógicas; e
- (3) Métodos para avaliar as competências dos instrutores práticos.

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

2.3.E.610 Formação de avaliadores

(a) A formação de avaliadores deve ser elaborada e ministrada por uma ATO e consistir em:

- (1) Curso de formação de avaliadores, incluindo um exame;
- (2) Curso de formação de refrescamento sobre aptidões de avaliação; e
- (3) Métodos para avaliar a competência dos avaliadores.

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

2.3.F OPERADOR DE ESTAÇÃO AERONÁUTICA

2.3.F.100 REQUISITOS GERAIS

2.3.F.105 Requisitos de elegibilidade

(a) O Operador de Estação Aeronáutica deve cumprir os requisitos em relação à idade, aos conhecimentos, à experiência, à perícia, à aptidão física e à proficiência linguística em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo no presente CV-CAR.

(b) O Operador de Estação Aeronáutica deve ter, pelo menos, 18 (dezoito) anos de idade.

2.3.F.110 Conhecimentos

O Operador de Estação Aeronáutica deve demonstrar o nível de conhecimento adequado ao exercício dos privilégios, nas seguintes matérias:

- (1) Os serviços de tráfego aéreo prestados em território nacional;
- (2) A língua ou as línguas nacionalmente designadas para a utilização nas comunicações ar-terra e a aptidão para falar tal língua ou línguas sem sotaque ou dificuldade que afete de forma adversa a radiocomunicação;
- (3) Procedimentos de comunicação, fraseologia e rede de telecomunicações;
- (4) Regras e regulamentos aplicáveis ao Operador de Estação Aeronáutica;
- (5) Princípios, utilização e limitações do equipamento de telecomunicações numa estação aeronáutica.

2.3.F.115 Experiência

O Operador de Estação Aeronáutica deve ter:

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

2.3.F.120 Avaliação da competência

O Operador de Estação Aeronáutica deve demonstrar ou ter demonstrado competência:

- (1) Na operação do equipamento de telecomunicações em utilização; e
- (2) Na transmissão e na receção de mensagens de radiotelefonia com eficiência e precisão.

2.3.F.125 Privilégios

(a) Sujeito ao cumprimento dos requisitos estabelecidos pelo presente CV-CAR, os privilégios do Operador de Estação Aeronáutica é atuar como um operador numa estação aeronáutica.

(b) Antes de exercer o privilégio referido no parágrafo anterior, o titular deve estar familiarizado com toda a informação atual e pertinente respeitante aos tipos de equipamento e de procedimentos operacionais utilizados na estação aeronáutica.

2.3.F.130 Manutenção da competência

(a) O Operador de Estação Aeronáutica perde os seus privilégios caso deixar de exercer por um período de 6 (seis) meses.

(b) Para o restabelecimento dos seus privilégios, o Operador de Estação Aeronáutica deve cumprir o plano de competência estabelecido pelo prestador de serviço de navegação aérea e aprovado pela autoridade aeronáutica.

2.3.G DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS, REVOGATÓRIAS E FINAIS

2.3.G.100 DISPOSIÇÃO TRANSITÓRIA

(a) As licenças emitidas antes da entrada em vigor do presente CV-CAR permanecem válidas até à data da sua expiração.

(b) As licenças referidas no parágrafo anterior são substituídas por uma licença sem validade nos termos do presente CV-CAR, desde que o candidato à renovação ou à revalidação demonstre o cumprimento dos requisitos para o exercício dos privilégios.

(c) Os requisitos do Operador de Estação Aeronáutica estabelecidos pelo presente CV-CAR devem ser aplicados até à entrada em vigor do regulamento que estabeleça os requisitos para o exercício da atividade de Operador de Estação Aeronáutica.

2.3.G.200 REVOGAÇÃO E ENTRADA EM VIGOR

2.3.G.205 REVOGAÇÃO

É revogada segunda edição do CV-CAR 2.3, publicada a 19 de março de 2018.

2.3.G.210 ENTRADA EM VIGOR

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

NORMAS DE IMPLEMENTAÇÃO (NI)

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

Geral	I	Nome do Estado (em negrito)
	II	Título da licença (em negrito acentuado), incluindo a categoria da aeronave
	III	Número de série da licença composto de algarismos ou letras em algarismos arábicos
Informação Pessoal	IVa	Fotografia do titular
	IVb	Nome completo do titular em alfabeto romano
	IVc	Data de nascimento do titular (dd-mm-aaaa)
	V	Endereço do titular
	VI	Nacionalidade do titular
	VII	Assinatura do titular

Autoridade emissora	VIII	Autoridade aeronáutica e, caso necessário, condições sob as quais a licença foi emitida
	IX	Certificação relativa à validade e autorização para o titular exercer os privilégios adequados à licença
	Xa	Assinatura digital da autoridade aeronáutica e a data e hora da emissão
	Xb	Data e hora da última sincronização com o servidor da autoridade
	Xc	Código de leitura mecânica para obter dados de autenticação
Qualificações e Averbamentos	XIa	Qualificações, por exemplo: controlo de aeródromo, controlo de aproximação por procedimentos entre outros, incluindo o órgão de controlo, data de emissão e data de validade
	XIb	Averbamento de proficiência linguística incluindo a língua, validade, data de emissão e assinatura da autoridade
	XIc	Outros averbamentos como OJTI, STDI e de avaliador, incluindo informação da validade, data de emissão e assinatura da autoridade
Observações	XII	Observações, ou seja, averbamentos especiais relativos a limitações e averbamentos para privilégios
	XII	Quaisquer outros detalhes exigidos que a autoridade aeronáutica considere ser conveniente
Certificação Médica	XIIIa	Classe (1, 2 ou 3)
	XIIIb	Data de validade (dd-mm-aaaa)
	XIIIc	Limitações médicas especiais, caso aplicável
	XIIId	Outras informações associadas com o certificado médico, conforme determinado pela autoridade aeronáutica
Informação complementar adicional	XIVa	Outras informações associadas com a licença, conforme determinado pela autoridade aeronáutica
	XIVb	Outras informações associadas com a licença, conforme determinado pela autoridade aeronáutica
	XIVc	Outras informações associadas com a licença, conforme determinado pela autoridade aeronáutica

NI: 2.3.C.320 Requisitos de avaliação

Os requisitos de avaliação para a licença de CTA devem incluir, pelo menos, as seguintes áreas de operação com competências de fatores humanos aplicadas e evidentes em todas as tarefas:

(1) Operações no órgão de controlo, incluindo os conhecimentos e o desempenho das tarefas que se seguem por parte do candidato:

(i) Clima;

(ii) Carga de trabalho;

- (iii) Complexidade;
- (iv) Objetivo;
- (v) Rota;
- (vi) Atuação.
- (2) Procedimentos de separação:
 - (i) Separação;
 - (ii) Alertas de segurança.
- (3) Coordenação:
 - (i) Transferências / saída nos pontos;
 - (ii) Coordenação.
- (4) Julgamento e controlo do tráfego:
 - (i) Bom juízo de controlo;
 - (ii) Prioridades;
 - (iii) Controlo positivo;
 - (iv) Fluxo de tráfego.
- (5) Métodos e procedimentos:
 - (i) Identificação de aeronaves;
 - (ii) Preenchimento de fitas;
 - (iii) Autorizações;
 - (iv) Acordos;
 - (v) Serviços adicionais;
 - (vi) Recuperação de falhas de equipamentos de emergência;
 - (vii) Digitalização do ambiente de controlo;
 - (viii) Ritmo dos trabalhos.
- (6) Equipamento:
 - (i) Status dos equipamentos;
 - (ii) Capacidade dos equipamentos.

(7) Comunicação:

- (i) Comunicação efetiva;
- (ii) Comunicação clara e concisa;
- (iii) Utilização de fraseologia prescrita;
- (iv) Utilização apenas das transmissões necessárias;
- (v) Método de comunicação apropriado;
- (vi) Transferência de responsabilidade da posição de um CTA para outro.

NI: 2.3.E.205 (a) 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 da 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 CTA

- (i) Subtópico 3.1 - Perspetiva de trabalho

(b) MÓDULO 2: DIREITO DA AVIAÇÃO

(1) TÓPICO 1 - INTRODUÇÃO AO DIREITO DA AVIAÇÃO

- (i) Subtópico 1.1 - Importância do Direito da aviação

(2) TÓPICO 2 - ORGANIZAÇÕES INTERNACIONAIS DE AVIAÇÃO CIVIL

- (i) Subtópico 2.1 - ICAO
- (ii) Subtópico 2.2 - Agências europeias e outras
- (iii) Subtópico 2.3 - Associações do setor da aviação

(3) TÓPICO 3 - ORGANIZAÇÕES NACIONAIS

- (i) Subtópico 3.1 - Objetivo e função
- (ii) Subtópico 3.2 - Procedimentos legislativos nacionais
- (iii) Subtópico 3.3 - Autoridade competente
- (iv) Subtópico 3.4 - Associações nacionais do setor 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 CTA
- (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

- (x) Subtópico 1.1 - Aplicação de unidades de medida
- (xi) Subtópico 1.2 - Serviço de ATC
- (xii) Subtópico 1.3 - Serviço de informação de voo
- (xiii) Subtópico 1.4 - Serviço de alerta
- (xiv) Subtópico 1.5 - Serviço consultivo de tráfego aéreo
- (xv) Subtópico 1.6 - Capacidade do sistema ATS e gestão do fluxo de tráfego aéreo
- (xvi) Subtópico 1.7 - Gestão do espaço aéreo

(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

(i) Subtópico 3.1 - Procedimentos operacionais gerais de radiotelefonia

(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 DE DADOS

(i) Subtópico 6.1 - Extração de dados

(ii) Subtópico 6.2 - Gestão de dados

(7) TÓPICO 7 - SEPARAÇÕES

(i) Subtópico 7.1 - Separação vertical e procedimentos

(ii) Subtópico 7.2 - Separação horizontal e procedimentos

(iii) Subtópico 7.3 - Separação visual

(iv) Subtópico 7.4 - Separação de aeródromo e procedimentos

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

(vi) Subtópico 7.6 - Separação de rastros aerodinâmicos

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

(i) Subtópico 8.1 - Sistemas de bordo anticolisão

(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

(i) Subtópico 5.1 - Mensagens e relatórios

(e) MÓDULO 5: NAVEGAÇÃO

(1) TÓPICO 1 - INTRODUÇÃO À NAVEGAÇÃO

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

(2) TÓPICO 2 - A TERRA

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

(3) TÓPICO 3 - MAPAS E CARTAS AERONÁUTICAS

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

(4) TÓPICO 4 - PRINCÍPIOS BÁSICOS DA NAVEGAÇÃO

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

(5) TÓPICO 5 - NAVEGAÇÃO POR INSTRUMENTOS

- (i) Subtópico 5.1 - Sistemas terrestres
- (ii) Subtópico 5.2 - Sistemas de navegação por inércia
- (iii) Subtópico 5.3 - Sistemas por satélite
- (iv) Subtópico 5.4 - Procedimentos de aproximação por instrumentos

(6) TÓPICO 6 - NAVEGAÇÃO BASEADA NO DESEMPENHO

- (i) Subtópico 6.1 - Princípios e benefícios da navegação de área
- (ii) Subtópico 6.2 - Introdução à Navegação Baseada no Desempenho
- (iii) Subtópico 6.3 - Aplicações da Navegação Baseada no Desempenho

(7) TÓPICO 7 - EVOLUÇÃO DA NAVEGAÇÃO

- (i) Subtópico 7.1 - Evolução futura

(f) MÓDULO 6: AERONAVES

(1) TÓPICO 1 - INTRODUÇÃO ÀS AERONAVES

(i) Subtópico 1.1 - Aplicação de unidades de medida

(ii) Subtópico 1.2 - Aviação e aeronaves

(2) TÓPICO 2 - PRINCÍPIOS DE VOO

(i) Subtópico 2.1 - Forças exercidas na aeronave

(ii) Subtópico 2.2 - Componentes estruturais e controlo da aeronave

(iii) Subtópico 2.3 - Envolvente de voo

(3) TÓPICO 3 - CATEGORIAS DE AERONAVES

(i) Subtópico 3.1 - Categorias de aeronaves

(ii) Subtópico 3.2 - Categorias de rasto aerodinâmico

(iii) Subtópico 3.3 - Categorias 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 reação

(iii) Subtópico 5.3 - Motores turbopropulsores

(iv) Subtópico 5.4 - Combustíveis para aviação

(6) TÓPICO 6 - SISTEMAS E INSTRUMENTOS PARA AERONAVES

(i) Subtópico 6.1 - Instrumentos de voo

(ii) Subtópico 6.2 - Instrumentos de navegação

(iii) Subtópico 6.3 - Instrumentos do motor

(iv) Subtópico 6.4 - Sistemas de aeronaves

(7) TÓPICO 7 - FATORES QUE AFETAM O DESEMPENHO DAS AERONAVES

(v) Subtópico 7.1 - Fatores relacionados com a decolagem

- (vi) Subtópico 7.2 - Fatores relacionados com a subida
- (vii) Subtópico 7.3 - Fatores relacionados com o modo de cruzeiro
- (viii) Subtópico 7.4 - Fatores relacionados com a descida e a aproximação inicial
- (ix) Subtópico 7.5 - Fatores relacionados com a aproximação final e a aterragem
- (x) Subtópico 7.6 - Fatores económicos
- (xi) Subtópico 7.7 - Fatores ambientais

(g) MÓDULO 7: FATORES HUMANOS

(1) TÓPICO 1 - INTRODUÇÃO AOS FATORES HUMANOS

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

(2) TÓPICO 2 - COMPORTAMENTO HUMANO

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

(3) TÓPICO 3 - ERRO HUMANO

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

(4) TÓPICO 4 - COMUNICAÇÃO

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

(5) TÓPICO 5 - AMBIENTE DE TRABALHO

- (i) Subtópico 5.1 - Ergonomia e necessidade de uma boa concepção
- (ii) Subtópico 5.2 - Equipamentos e ferramentas
- (iii) Subtópico 5.3 - Automatização

(h) MÓDULO 8: EQUIPAMENTOS E SISTEMAS

(1) TÓPICO 1 - EQUIPAMENTOS ATC

- (i) Subtópico 1.1 - Principais tipos de equipamentos ATC

(2) TÓPICO 2 - RÁDIO

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

(3) TÓPICO 3 - EQUIPAMENTOS DE COMUNICAÇÃO

- (i) Subtópico 3.1 - Radiocomunicações
- (ii) Subtópico 3.2 - Comunicação vocal entre órgãos ou posições ATS
- (iii) Subtópico 3.3 - Comunicação via ligações de dados
- (iv) Subtópico 3.4 - Comunicação entre operadores aéreos

(4) TÓPICO 4 INTRODUÇÃO À VIGILÂNCIA

- (i) 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 DE 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

(i) 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

(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

(i) 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 - Aviação militar

(iii) Subtópico 2.3 - Expetativas e exigências dos pilotos

(3) TÓPICO 3 - RELAÇÕES COM OS CLIENTES

(i) Subtópico 3.1 - Relações com os clientes

(4) TÓPICO 4 - PROTEÇÃO AMBIENTAL

(i) Subtópico 4.1 - Proteção ambiental

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

Nível	Pronúncia	Estrutura	Vocabulário	Fluência	Compreensão	Interações
Pré-elementar 1	Desempenha a um nível abaixo do Nível Elementar	Desempenha a um nível abaixo do Nível Elementar	Desempenha a um nível abaixo do Nível Elementar	Desempenha a um nível abaixo do Nível Elementar	Desempenha a um nível abaixo do Nível Elementar	Desempenha a um nível abaixo do Nível Elementar
Elementar 2	A pronúncia, a ênfase, o ritmo e a entoação são fortemente influenciadas pela primeira língua ou pela variação regional e, de forma geral, interferem com a facilidade de entendimento	Demonstra um controle 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 uma utilização distrativa 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 de forma cuidadosa	O tempo de resposta é lento e com frequência inadequado. A interação está limitada a trocas simples de rotina

Pré-Operacional 3	A pronúncia, a ênfase, o ritmo e a entoação são influenciadas pela primeira língua ou pela variação regional e com frequência interferem com a facilidade de entendimento	As estruturas gramaticais básicas e os padrões de frases associados a situações previsíveis nem sempre são bem controlados. Os erros interferem de forma frequente com o significado	A variedade e a exatidão do vocabulário são, com frequência, suficientes para comunicar sobre tópicos comuns, concretos e relativos ao trabalho, mas a variedade é limitada e a escolha de palavras é de forma frequente inadequada. É com frequência incapaz de parafrasear com sucesso quando fica com falta de vocabulário	Produce trechos de linguagem, mas a fraseologia e a utilização das pausas são com frequência inadequados. As hesitações ou a lentidão no processamento da linguagem podem impedir a comunicação eficaz. Os marcadores discursivos são por vezes distrativos	A compreensão é com frequência exata nos tópicos comuns, concretos e relacionados com o trabalho quando o sotaque ou a variedade utilizada é de forma suficiente 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 utilizados de forma criativa e, geralmente, encontram-se bem controlados. Podem ocorrer erros, de forma particular em circunstâncias incomuns ou inesperadas, mas raramente interferem com o significado	A variedade e a exatidão do vocabulário são, de forma geral, gerais suficientes para comunicar de forma eficaz 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	Produce trechos de linguagem a um ritmo adequado. Pode haver perda ocasional de fluência na transição do discurso ensaiado ou formulador para a interação espontânea, mas tal não impede uma comunicação eficaz. Pode fazer utilização limitada dos marcadores ou dos conectores do discurso. Os marcadores discursivos não são distrativos	A compreensão é na sua maioria exata nos tópicos comuns, concretos e relacionados com o trabalho quando o sotaque ou a variedade utilizada é de forma suficiente 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, da confirmação ou do 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 os padrões de frases básicas são bem controlados de forma consistente. São tentadas estruturas complexas, mas com erros que por vezes interferem com o significado	A variedade e a exatidão do vocabulário são suficientes para comunicar de forma eficaz sobre tópicos comuns, concretos e relacionados com o trabalho. Consegue parafrasear de forma 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 utilização dos marcadores ou dos conectores do discurso adequados	A compreensão é exata nos tópicos comuns, concretos e relacionados com o trabalho quando o falante é confrontado com uma complicação linguística ou situacional ou uma viragem inesperada dos acontecimentos. É capaz de compreender uma grande diversidade de variantes linguísticas ou tons	As respostas são imediatas, adequadas e informativas. Gere a relação falante-ouvinte de forma eficaz
------------	---	--	---	---	---	--

Especialista 6	A pronúncia, a ênfase, o ritmo e a entoação, embora possivelmente influenciadas pela primeira língua ou pela variação regional, quase nunca interferem com a facilidade de entendimento	Ambas as estruturas gramaticais básicas e complexas e os padrões de frases são bem controlados de forma consistente	A variedade e a exatidão do vocabulário são suficientes para comunicar de forma eficaz 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. Utiliza os marcadores ou os conectores do discurso adequados de forma espontânea	A compreensão é exata de forma consistente em quase todos os contextos e inclui a compreensão das subtilezas linguísticas e culturais	Interage com facilidade em quase todas as situações. É sensível a sugestões verbais e não-verbais e responde de forma apropriada
-----------------------	--	--	---	--	--	---

O Conselho de Administração da Agência de Aviação Civil, Cidade da Praia, aos 13 de fevereiro de 2026. —
o Presidente, *Mário Margarito Gomes*.