

Dirección General de Aeronáutica Civil

Reglamentación Aeronáutico Boliviana

RAB 63
**Licencias para miembros de la tripulación
excepto pilotos**

**SEGUNDA EDICIÓN
Enmienda 6
Octubre 2015**

RAB 63

Licencias para miembros de la tripulación excepto pilotos

Detalle de enmiendas al RAB 63			
Enmienda	Origen	Temas	Aprobado JG SRVSOP
Primera Edición	Quinta Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región SAM, junio 1996. Proyecto RLA/95/003	Licencias para miembros de la tripulación excepto pilotos.	29 de junio 2004
1 Segunda Edición	Décimo Tercera Reunión Ordinaria JG SRVSOP, noviembre 2005. Primera Reunión del Panel de Expertos de Licencias (RPEL1), abril 2007. Segunda Reunión del Panel de Expertos de Licencias y de Medicina Aeronáutica (RPEL2), octubre 2007. Décimo Séptima Reunión Ordinaria Junta General SRVSOP, noviembre 2007, Conclusión JG 17/13.	<ul style="list-style-type: none"> • Incorporación de enmienda 164, 165, 166, 167 y 168 del Anexo 1. • Incorporación de la licencia de tripulante de cabina; requisitos de educación previa para postulantes a licencias. • Generalidades para el otorgamiento de licencias. 	29 y 30 de noviembre 2007
2	Tercera Reunión del Panel de Expertos de Licencias (RPEL/3), abril 2008. Décimo Novena Reunión Ordinaria Junta General SRVSOP, diciembre 2008, Conclusión 19/09.	Sección 63.095 Requisitos de competencia lingüística	11 y 12 de diciembre de 2008
3	Quinta Reunión del Panel de Expertos de Licencias y de Medicina Aeronáutica (RPEL/5), setiembre 2009. Vigésimo Tercera Reunión Ordinaria Junta General del SRVSOP, Conclusión JG 23/02.	LAR 63 – Capítulo D, Licencia de Tripulante de Cabina Secciones 63.410, 63.420 y 63.425	26 de julio 2011
4	Novena Reunión del Panel de Expertos en Licencias y Medicina Aeronáutica (RPEL/9), septiembre 2013. Vigésimo Sexta Reunión Ordinaria Junta General SRVSOP, diciembre 2012, Conclusión JG 26/05.	Sección 63.001 Definiciones	3 de diciembre 2013

ESPACIO DEJADO INTENCIONALMENTE EN BLANCO

INDICE

RAB 63

LICENCIAS PARA MIEMBROS DE LA TRIPULACION EXCEPTO PILOTOS

CAPÍTULO A GENERALIDADES 63-A

63.001	Definiciones	63-A-1
63.005	Aplicación.....	63-A-2
63.010	Autorización para actuar como miembro de la tripulación.....	63-A-3
63.015	Solicitudes y calificaciones	63-A-3
63.020	Validez de las licencias.....	63-A-3
63.025	Características de las licencias	63-A-4
63.030	Convalidación de licencia	63-A-4
63.035	Restricción de las atribuciones de la licencia durante la disminución de la aptitud psicofísica	63-A-5
63.040	Control de uso de sustancias psicoactivas y neurotrópicas	63-A-5
63.045	Licencias temporales	63-A-6
63.050	Instrucción reconocida	63-A-6
63.055	Exámenes - Procedimientos generales	63-A-6
63.060	Exámenes de conocimientos teóricos: Requisitos previos y porcentaje para aprobar	63-A-6
63.065	Exámenes de conocimientos teóricos: Fraudes y otras conductas no autorizadas	63-A-6
63.070	Requisitos previos para las pruebas de pericia de vuelo	63-A-7
63.075	Falsificación, reproducción o alteración de las solicitudes, licencias, certificados, informes y registros	63-A-7
63.080	Cambio de nombre del titular, reemplazo de licencia extraviada o destruida	63-A-7
63.085	Cambio de domicilio.....	63-A-7
63.090	Personal de las Fuerzas Armadas y Policiales en servicio activo o en retiro.....	63-A-8
63.095	Competencia lingüística.....	63-A-9
63.100	Conversión de licencia	63-A-10

CAPÍTULO B LICENCIA DE MECÁNICO DE A BORDO 63-B

63.200	Requisitos generales para obtener la licencia	63-B-1
63.205	Requisitos de conocimientos	63-B-1
63.210	Requisitos de experiencia aeronáutica	63-B-2
63.215	Requisitos de instrucción de vuelo y pericia	63-B-2
63.220	Habilitaciones de tipo de aeronave.....	63-B-3
63.225	Atribuciones del mecánico de a bordo	63-B-3

CAPÍTULO C LICENCIA DE NAVEGANTE..... 63-C

63.300	Requisitos generales para obtener la licencia	63-C-1
63.305	Requisitos de conocimientos	63-C-1
63.310	Requisitos de experiencia aeronáutica	63-C-2
63.315	Requisitos de pericia.....	63-C-2
63.320	Atribuciones del navegante.....	63-C-2

CAPÍTULO D LICENCIA DE TRIPULANTE DE CABINA	63-D
63.400	Requisitos generales para obtener la licencia 63-D-1
63.405	Requisitos de conocimientos 63-D-1
63.410	Requisitos de experiencia 63-D-2
63.415	Requisitos de pericia 63-D-3
63.420	Habilitaciones de tipo para tripulante de cabina 63-D-3
63.425	Experiencia reciente 63-D-4
63.430	Entrenamiento periódico en tierra y verificación de la competencia 63-D-4
63.435	Renovación de las habilitaciones 63-D-4
63.440	Atribuciones del tripulante de cabina 63-D-4
APÉNDICE 1	63-AP1-1
APÉNDICE 2	63-AP2-1

RAB 63

PREÁMBULO

Antecedentes

La Quinta reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región SAM (Cuzco, 5 al 7 junio de 1996), consideró las actividades del Proyecto Regional RLA/95/003 como un primer paso para la creación de un organismo regional para la vigilancia de la seguridad operacional, destinado a mantener los logros del Proyecto y alcanzar un grado uniforme de seguridad en la aviación al nivel más alto posible dentro de la región.

Los Reglamentos Aeronáuticos Latino-americanos (LAR), deben su origen al esfuerzo conjunto de la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI), al Programa de las Naciones Unidas para el desarrollo (PNUD) y los Estados participantes de América Latina, quienes sobre la base del Proyecto RLA/95/003 “*Desarrollo del Mantenimiento de la Aeronavegabilidad y la Seguridad Operacional de las Aeronaves en América Latina*”, convocaron a un grupo multinacional de expertos de los Estados participantes. Este Grupo de expertos se reunió hasta en diez (10) oportunidades entre los años 1996 y 2001 con el fin de desarrollar un conjunto de regulaciones de aplicación regional.

El trabajo desarrollado, se basó principalmente en la traducción de las regulaciones de la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos de Norteamérica (FAA) Regulaciones Federales de Aviación (FAR), a las que se insertaron referencias a los Anexos y Documentos de la OACI. La traducción de las FAR, recogió la misma estructura y organización de esas regulaciones. Este esfuerzo requería adicionalmente de un procedimiento que garantizara su armonización con los Anexos, en primer lugar, y con las regulaciones de los Estados en la región en segundo lugar.

El Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) (Proyecto RLA/99/901) implementado actualmente, se orienta a asegurar el sostenimiento de los logros del Proyecto RLA/95/003 relativos a la adopción de un sistema reglamentario normalizado para la vigilancia de la seguridad operacional en la región y otros aspectos relacionados de interés común para los Estados.

El desarrollo de esta actividad, determinó la necesidad de crear una regulación compatible con las normas y métodos recomendados internacionalmente que estableciera los requisitos para el otorgamiento de licencias al personal aeronáutico, teniendo en consideración además, su concordancia con los Anexos y sus posteriores enmiendas con los manuales técnicos de la OACI, que proporcionan orientación e información más detallada sobre las normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales.

El Conjunto LAR RAB PEL en sus inicios fue armonizado con el FAR respectivo de la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos de América (FAA) y el correspondiente JAR de las Autoridades Conjuntas de Aviación (JAA) de la Comunidad Europea así como con el Anexo 1 - Novena Edición que incluye la enmienda 163; utilizándose como guía el Documento 9379-AN/916 Manual relativo a la implantación y gestión de un régimen estatal de licencias para el personal aeronáutico, Primera Edición – 1983, y algunos requisitos pertenecientes al Modelo de Regulación de Aviación Civil publicado por la FAA. Igualmente, con regulaciones de otros Estados respecto a normas más exigentes que tengan en vigor o que pretendan aplicar, cumpliendo similares funciones, respetando las disposiciones establecidas en las Resoluciones A29-3 y A33-14 de la OACI.

El primer borrador del LAR 65 desarrollado por el Comité Técnico, fue distribuido a los Grupos de Trabajo para sus comentarios, el 18 de octubre de 2002, y posteriormente fue enviado el LAR 63, el día 30 de octubre de 2002, para finalmente remitir los LAR 61 y 67, el día 5 de noviembre de 2002. Las observaciones recibidas de cinco (5) Estados participantes fueron tomadas en cuenta incluyéndose las correcciones y/o modificaciones pertinentes.

La primera versión del Conjunto LAR PEL incorporó las disposiciones del Anexo 1 Licencias al Personal, con la Enmienda 163 dimanante de las conclusiones arribadas por el Grupo de estudio de seguridad de vuelo y factores humanos (HFSG), mayo 1995 y del Grupo de estudio sobre visión y percepción de los colores (VCPSG), mayo de 1998, incorporando los requisitos relativos a los factores humanos, sobre los aspectos visuales y de percepción de los colores, y del idioma utilizado en las licencias del personal, aplicables a partir del 1º de noviembre de 2001.

Asimismo, esta versión presenta el texto ordenado de acuerdo a las conclusiones arribadas durante la Primera Reunión de Coordinación con los Puntos Focales del Sistema llevada a cabo en Lima, Perú, del 2 al 4 de abril de 2003.

Posteriormente, de acuerdo a la conclusión JG 13/06 adoptada en la Décimo Tercera Reunión Ordinaria de la Junta General del SRVSOP, realizada en Caracas, Venezuela el 07 de Noviembre 2005, se aprobó dentro del Programa de Actividades del 2006, la revisión de las LAR PEL para incluir en ellas las enmiendas 164, 165, 166 y 167 del Anexo 1 Licencias al personal.

En tal sentido, el Comité Técnico desarrolló las propuestas de enmienda del Conjunto LAR PEL, incorporando las relacionadas a la competencia lingüística de pilotos, navegantes de vuelo, controladores de tránsito aéreo y operadores de estación aeronáutica; disposiciones médicas; edad máxima de miembros de tripulación de vuelo; nuevos requisitos para otorgamiento de licencias en las categorías de dirigible y aeronaves de despegue vertical; requisitos de la licencia de piloto con tripulación múltiple (MPL), así como

los requisitos para licencias a la tripulación de vuelo y a las disposiciones sobre dispositivos de instrucción para simulación de vuelo.

Por otro lado, como resultado de la Primera y Segunda Reunión del Panel de Expertos de Licencias y de Medicina Aeronáutica, realizadas en Lima, Perú, del 16 al 20 de abril de 2007 y del 22 al 27 de octubre de 2007, respectivamente, se incluyeron mejoras al texto, entre ellas la licencia de tripulante de cabina conforme a la Conclusión RPEE/1-02 adoptada en la Primera Reunión de Expertos de Estructura.

La Segunda edición del LAR 63 fue aprobada durante la Décimo Séptima Reunión Ordinaria de la Junta General del SRVSOP (JG 17), celebrada en Lima, Perú, 29 y 30 de noviembre de 2007) y, posteriormente, se incorporó una enmienda respecto a los requisitos señalados en el Capítulo D – Licencia de Tripulante de Cabina durante la Quinta Reunión del Panel de Expertos de Licencias y de Medicina Aeronáutica (RPEL/5), llevada a cabo en Lima, Perú, del 21 al 25 de setiembre de 2009).

La Enmienda 3 del LAR 63 fue aprobada en la Vigésimo Tercera Junta Reunión Ordinaria de la Junta General del Sistema (JG 23), celebrada en Cartagena, Colombia, el 26 de julio de 2011.

Asimismo, durante la Novena Reunión del Panel de Expertos en Licencias y Medicina Aeronáutica (RPEL/9), llevada a cabo en Lima del 16 al 20 de septiembre de 2013, fue aceptada la propuesta de la Enmienda 4 a este reglamento, incluyendo la incorporación de nuevas definiciones. Esta enmienda fue aprobada por la Vigésimo Sexta Reunión de la Junta General del Sistema (Bogotá, 3 de diciembre de 2013).

Las Enmiendas 168, 169, 170 y 171 del Anexo 1 no afectan al LAR 63, incluyéndose en los LAR 65, 67, 141, 142 y 147, conforme aplica.

A continuación, en la Décimo Reunión del Panel de Expertos en Licencias y Medicina Aeronáutica (RPEL/10), celebrada en Lima del 12 al 15 de agosto de 2014, fue aceptada la propuesta de la Enmienda 5 a este reglamento, incluyendo la incorporación de la

Enmienda 172 del Anexo 1, así como oportunidades de mejora en definiciones y en los requisitos de mecánico de abordaje y navegante, lo cual fue aprobado durante la Vigésimo Séptima Reunión Ordinaria de la Junta General del Sistema (Antigua Guatemala, 17 de noviembre de 2014).

Igualmente, en la Undécima Reunión del Panel de Expertos en Licencias y Medicina Aeronáutica (RPEL/11), celebrada en Lima, Perú, del 10 al 14 de agosto de 2015, fue aceptada la propuesta de Enmienda 6 a este reglamento, incorporándose la definición y requisitos de conversión de licencia; así como oportunidades de mejora a los requisitos de convalidación de licencias y personal de las Fuerzas Armadas y Policiales en servicio activo o en retiro. Esta enmienda fue aprobada durante la Vigésimo Octava Reunión Ordinaria de la Junta General del Sistema (Santiago de Chile, 29 de octubre de 2015).

Este preámbulo forma parte de la Enmienda 6 del LAR 63.

Aplicación

El LAR 63 – Licencias para miembros de la tripulación excepto pilotos, contiene los requisitos reglamentarios mínimos para el otorgamiento de licencias a este personal aeronáutico para los Estados participantes del Sistema que decidan adoptar sus requerimientos.

Objetivos

El Memorando de Entendimiento suscrito entre la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil Internacional (CLAC) y la OACI para promover el establecimiento del SRVSOP señala en el párrafo 2.4 de su segundo acuerdo, como uno de sus objetivos el promover la armonización y actualización de reglamentos y procedimientos de seguridad operacional para la aviación civil entre sus Estados participantes.

Por otra parte, el acuerdo para la implantación del SRVSOP en su artículo segundo acuerda que los Estados participantes se comprometen a armonizar entre sí, en estrecha coordinación con la OACI, sus

reglamentos y procedimientos en materia de seguridad operacional.

La aplicación del LAR 63, permitirá establecer los procedimientos convenientes para lograr los objetivos propuestos en el Documento del Proyecto RLA/99/901 y los acuerdos de la Junta General del Sistema que son, entre otros, los siguientes:

- establecer las reglas de construcción de los LAR y la utilización de una redacción clara en su formulación, de tal manera que permita su fácil uso e interpretación por los usuarios del Sistema;
- la armonización de las normas, reglamentos y procedimientos nacionales inicialmente en las áreas de aeronavegabilidad, operación de aeronaves y licencias al personal;
- la revisión, modificación y enmienda de estas normas conforme sea necesario; y
- la propuesta de normas, reglamentos y procedimientos regionales uniformes para su adopción por los Estados participantes.

A través del Sistema Regional, y la participación de sus Estados miembros, se pretende lograr el desarrollo, en un período razonable, del conjunto de reglamentos que los Estados puedan adoptar de una manera relativamente rápida para la obtención de beneficios en los siguientes aspectos:

- elevados niveles de seguridad en las operaciones de transporte aéreo Internacional;
- fácil circulación de productos, servicios y personal entre los Estados participantes; participación de la industria en los procesos de desarrollo de las LAR, a través de los procedimientos de consulta establecidos;
- reconocimiento internacional de certificaciones, aprobaciones y licencias emitidas por cualquiera de los Estados participantes;

- la aplicación de reglamentos basadas en estándares uniformes de seguridad y exigencia, que contribuyen a una competencia en igualdad de condiciones entre los Estados participantes;
- apuntar a mejores rangos de costo-beneficio al desarrollar regulaciones que van a la par con el desarrollo de la industria aeronáutica en los Estados de la Región, reflejando sus necesidades;
- lograr que todos los explotadores de servicios aéreos que cuentan con un AOC, que utilizan aeronaves cuyas matrículas pertenezcan a Estados miembros del Sistema, hayan sido certificadas bajo los mismos estándares de aeronavegabilidad, que las tripulaciones al mando de dichas aeronaves hayan sido entrenadas y obtenido sus licencias, bajo normas y requisitos iguales y que el mantenimiento de dichas aeronaves se realice en organizaciones de mantenimiento aprobadas, bajo los mismos estándares de exigencia, contando con el reconocimiento de todos los Estados del Sistema para facilitar el arrendamiento e intercambio de aeronaves en todas sus modalidades y el cumplimiento de las responsabilidades del Estado de matrícula como del Estado del operador ;
- el uso de reglamentos armonizados basadas en un lenguaje técnico antes que un lenguaje legal, de fácil comprensión y lectura por los usuarios;
- el desarrollo de normas que satisfacen los estándares de los Anexos de la OACI y su armonización con las regulaciones JAR, FAR y otras pertenecientes a los Estados de la región; y
- un procedimiento eficiente de actualización de las regulaciones, con relación a las enmiendas a los Anexos de la OACI.

Medidas que han de tomar los Estados

Los Estados miembros del Sistema, en virtud a los compromisos adquiridos, participan activamente en la revisión y desarrollo de los reglamentos LAR a través de los Paneles de Expertos, y una vez concluida la revisión del reglamento por parte de estos Paneles, corresponde a las Autoridades de Aviación Civil (AAC) de los Estados participantes en el SRVSOP, formular los comentarios finales que consideren pertinentes, para posteriormente ser sometida a la aprobación de la Junta General y continuar con la siguiente etapa en el marco de la estrategia de desarrollo, armonización y adopción de las LAR.

Bibliografía

Regulaciones

LAR 11	Reglas para el desarrollo, aprobación y enmienda de los LAR	RLA/99/901
FAR 63	Certificación: Miembros de la Tripulación que no sean Pilotos	FAA USA
M-CAR	Modelo de Regulación de Aviación Civil, Parte 2	FAA USA

OACI

Anexo 1	Licencias al personal – Undécima edición, julio de 2011, Enmienda 172.
Documento 9379	Manual de procedimientos para el establecimiento y gestión de un sistema estatal para el otorgamiento de licencias al personal.
Documento 9835	Manual sobre la aplicación de los requisitos de la OACI en materia de competencia lingüística.

Capítulo A: Generalidades**63.001 Definiciones**

En este reglamento los términos y expresiones que se indican a continuación tendrán el siguiente significado:

Actuación humana. Capacidades y limitaciones humanas que repercuten en la seguridad y eficiencia de las operaciones aeronáuticas.

Aeronave. Toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra.

Aeronave (tipo de). Todas las aeronaves de un mismo diseño básico con sus modificaciones, excepto las que alteran su manejo o sus características de vuelo.

Amenaza. Suceso o error que está fuera de control de la persona que se encarga de la operación, aumenta la complejidad de la operación y que debe manejarse para mantener el margen de seguridad.

Aptitud para el vuelo. La aplicación conveniente del buen juicio, conocimientos sólidos, pericias y actitudes bien consolidadas para lograr los objetivos de vuelo.

Autoridad otorgadora de licencias. Autoridad, designada por el Estado contratante, encargada del otorgamiento de licencias al personal aeronáutico.

Nota.- Se considera que el Estado contratante ha encargado de lo siguiente a la Autoridad otorgadora de licencias:

- a) *Evaluar la idoneidad del candidato para ser titular de una licencia o habilitación;*
- b) *expedir y anotar licencias y habilitaciones;*
- c) *designar y autorizar a las personas aprobadas;*
- d) *aprobar los cursos de instrucción;*
- e) *aprobar el uso de dispositivos de instrucción para simulación de vuelo y autorizar para dicho uso con objeto de adquirir la experiencia o demostrar la pericia exigida para la expedición de una licencia o habilitación; y*

f) *convalidar las licencias expedidas por otros Estados contratantes*

Avión (aeroplano). Aerodino propulsado por motor, más pesado que el aire, que debe su sustentación en vuelo principalmente a reacciones aerodinámicas ejercidas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo.

Competencia. La combinación de pericias, conocimientos y actitudes que se requiere para desempeñar una tarea ajustándose a la norma prescrita.

Convalidación (de una licencia). Medida tomada por un Estado contratante, mediante la cual, en vez de otorgar su propia licencia, reconoce como equivalente a la suya propia, la otorgada por otro Estado contratante.

Conversión. Método por el cual un Estado otorga una licencia nacional basándose en una licencia extranjera, válida y vigente, emitida por un Estado contratante al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, a una persona nacional, previo cumplimiento de los requisitos establecidos para tal fin

Dispositivo de instrucción para simulación de vuelo. Cualquiera de los tres tipos de aparatos que a continuación se describen, en los cuales se simulan en tierra las condiciones de vuelo:

- (a) *Simulador de vuelo*, que proporciona una representación exacta del puesto de pilotaje de un tipo particular de aeronave, hasta el punto de que simula positivamente las funciones de los mandos de las instalaciones y sistemas mecánicos, eléctricos, electrónicos, etc., de a bordo, el medio ambiente normal de los miembros de la tripulación de vuelo, y la performance y las características de vuelo de ese tipo de aeronave.
- (b) *Entrenador para procedimientos de vuelo*, que produce con toda fidelidad el medio ambiente del puesto de pilotaje y que simula las indicaciones de los instrumentos, las funciones simples de los mandos de las instalaciones y sistemas mecánicos, eléctricos, electrónicos, etc., de a bordo, y la performance y las características de

vuelo de las aeronaves de una clase determinada.

- (c) *Entrenador básico de vuelo por instrumentos*, que está equipado con los instrumentos apropiados, y que simula el medio ambiente del puesto de pilotaje de una aeronave en vuelo, en condiciones de vuelo por instrumentos.

Error. Acción u omisión de la persona encargada de la operación, que da lugar a desviaciones de las intenciones o expectativas de la organización o de la persona encargada de la operación.

Habilitación. Autorización inscrita en una licencia de personal aeronáutico o asociado con ella, y de la cual forma parte, en la que se especifican condiciones especiales, atribuciones o restricciones referentes a dicha licencia.

Instrucción reconocida. Instrucción que se imparte en el marco de un programa especial y supervisión que el Estado contratante aprueba.

Licencia. Documento oficial otorgado por la AAC, que indica la especialidad aeronáutica del titular y las restricciones en caso de haberlas, y le otorga la facultad para desempeñar las funciones propias de las habilitaciones expresamente consignadas en ella.

Manejo de amenazas. Detección de amenazas y respuesta a ellas con contramedidas que reduzcan o eliminen las consecuencias y disminuyan la posibilidad de errores o estados no deseados.

Manejo de errores. Detección de errores y respuesta a ellos con contramedidas que reduzcan o eliminen las consecuencias y disminuyan la probabilidad de errores o estados no deseados.

Miembro de la tripulación de vuelo. Miembro de la tripulación, titular de la correspondiente licencia, a quien se asignan obligaciones esenciales para la operación de una aeronave durante el período de servicio de vuelo.

Organización de instrucción reconocida.

Se refiere a los centros de instrucción y entrenamiento de aeronáutica civil certificados y supervisados por la AAC de acuerdo a los RAB 141, 142 y 147.

Renovación. Acto administrativo por el cual al titular de una licencia se le restablece la o las atribuciones que la misma le confiere, una vez cumplido con los requisitos establecidos en el presente reglamento.

Sustancias psicoactivas. El alcohol, los opiáceos, los cannabinoides, los sedativos e hipnóticos, la cocaína, otros psicoestimulantes, los alucinógenos y los disolventes volátiles, con exclusión del tabaco y la cafeína y los que consideren las normas legales vigentes en cada Estado.

Uso problemático de ciertas sustancias. El uso de una o más sustancias psicoactivas y neurotrópicas, sean estimulantes, depresoras, alucinógenas, reguladoras o moduladoras de funciones neurosensoriales o neuromusculares críticas en aviación (administradas por indicación médica reglada o inadecuadamente cumplida, o automedicada sin prescripción médica), por el personal aeronáutico, de manera que:

- (a) constituya un riesgo directo para quien las usa o ponga en peligro las vidas, la salud o el bienestar de otros; o
- (b) provoque o empeore un problema o desorden de carácter ocupacional, social, mental o físico.

63.005 Aplicación

- (a) Este reglamento establece los requisitos para el otorgamiento de las siguientes licencias y habilitaciones y las reglas de operación general para sus titulares:

- (1) Mecánico de abordó.
- (2) Navegante de vuelo
- (3) Tripulante de cabina

- (b) Este reglamento también aplica al todo el personal aeronáutico extranjero que haya convalidado su licencia y habilitación en el Estado en que la AAC tiene jurisdicción

63.010 Autorización para actuar como miembro de la tripulación

(a) Licencia de miembro de tripulación

Ninguna persona puede actuar como miembro de la tripulación, a menos que dicha persona esté en posesión y porte una licencia con sus habilitaciones y certificado médico válidos y apropiados a las funciones que haya de ejercer, expedida por el Estado de matrícula de la aeronave o expedida por otro Estado y convalidada por el de matrícula de la aeronave.

(b) Certificado médico aeronáutico

Ninguna persona puede actuar como miembro de la tripulación de una aeronave con licencia otorgada de conformidad con este reglamento, a menos que dicha persona esté en posesión de un certificado médico que corresponda a dicha licencia, otorgado conforme al RAB 67 – Normas para el otorgamiento del certificado médico aeronáutico.

(c) Inspección de la licencia

Toda persona titular de una licencia y sus habilitaciones y, de un certificado médico otorgada en virtud de este Reglamento, debe presentarla para ser inspeccionada cuando así lo solicite la AAC por medio de los inspectores designados.

63.015 Solicitudes y calificaciones

(a) La solicitud para el otorgamiento de una licencia y una habilitación de acuerdo con este reglamento, se realiza en el AAC.

(b) El solicitante que reúne los requisitos establecidos en este reglamento puede obtener una licencia apropiada con sus correspondientes habilitaciones.

(c) Al solicitante de una licencia que posee un certificado médico aeronáutico expedido de acuerdo con el RAB 67, con limitaciones especiales anotadas, pero que reúne todos los demás requisitos para dicha licencia, se le otorga la licencia con tales limitaciones operativas.

(d) A menos que la orden de suspensión lo establezca de otra manera, la persona cuya licencia ha sido suspendida, no puede solicitar ninguna otra licencia o habilitación hasta un (1) año después de la fecha de suspensión.

(e) *Devolución de la licencia*

El poseedor de una licencia otorgada de acuerdo con este reglamento que haya sido suspendida, deberá entregarla a la AAC en el momento de la suspensión.

63.020 Validez de las licencias

Una licencia otorgada bajo este Reglamento será permanente e indefinida en el tiempo, sin perjuicio de lo cual:

(a) Las atribuciones que la licencia confiere a su titular solo podrán ejercerse cuando se cumplan los siguientes requisitos:

(1) Se encuentre válida la evaluación médica aeronáutica pertinente, a través de un certificado médico;

(2) Se encuentren válidas las habilitaciones correspondientes;

(3) Se acredite la experiencia reciente que se establece en este reglamento.

(b) Las atribuciones de la licencia no podrán ser ejercidas si el titular ha renunciado a la licencia o ésta ha sido suspendida o cancelada por la AAC.

63.025 Características de las licencias

(a) Las licencias que la AAC expida, de conformidad con las disposiciones pertinentes de este Reglamento, se ajustarán a las características indicadas en el Apéndice 1.

(b) Los datos que figuran en la licencia se deben numerar uniformemente en números romanos, de modo que en cualquier licencia se refieran siempre al mismo dato, cualquiera que sea la disposición de la licencia.

(c) Las licencias se expiden en el idioma nacional con traducción al idioma inglés

de los datos I), II), VI), IX), XIII) y XIV), según se indica en el Apéndice 1.

- (d) El papel utilizado debe ser de primera calidad o se debe utilizar otro material adecuado, incluyendo tarjetas de plástico, en el cual constan claramente los datos.

63.030 Convalidación de licencia

- (a) Sin perjuicio del cumplimiento de las normas migratorias y laborales propias del Estado Plurinacional de Bolivia, podrá convalidar una licencia extranjera otorgada por otro Estado contratante de la OACI.

- (b) Para ello, en vez de otorgar su propia licencia, hará constar la convalidación mediante autorización apropiada que acompañará a la licencia extranjera y reconocerá a ésta como equivalente a las por él otorgadas.

- (c) El Estado podrá restringir la autorización a atribuciones específicas, precisando en la convalidación las atribuciones de la licencia que se aceptan como equivalentes.

- (d) La validez de la convalidación no excederá el plazo de validez de la licencia extranjera, lo cual deberá constar en el documento pertinente. La autorización perderá su validez en el caso que la licencia respecto a la cual se haya conferido la misma, sea revocada o suspendida.

- (e) Solamente son convalidadas las licencias originales emitidas en base al cumplimiento de los requisitos aplicables en un mismo Estado, los cuales deberán ser similares o superiores a los establecidos en este reglamento.

- (f) A los fines de convalidación, el solicitante deberá cumplir con los siguientes documentos y requisitos:

(1) Solicitud de acuerdo al procedimiento establecido por la AAC;

(2) comprobación de la experiencia reciente a través de un documento aceptable por la AAC;

(3) documento oficial de identidad. (C.I., pasaporte, etc.);

(4) copia de la licencia y del certificado médico aeronáutico extranjero vigente;

(5) aprobar una evaluación de conocimientos respecto a diferencias en los reglamentos aeronáuticos, apropiada a la licencia que se pretende convalidar;

(6) aprobar una evaluación de competencia lingüística en el idioma del Estado que otorga la convalidación (incluida la capacidad de leer y escribir) y en el idioma inglés para el titular de una licencia de navegante, de no estar incluida esta calificación en la licencia extranjera.

(7) Aprobar una prueba de pericia ante la AAC.

(g) La licencia y certificado médico requerido deberá estar en el idioma del Estado que convalidará la licencia o en inglés, de lo contrario deberán presentar una traducción oficial de la misma;

(h) Para todos los casos, se realizará la consulta a la AAC de origen sobre lo siguiente: validez de la licencia y habilitaciones del titular, clase y vencimiento del certificado médico aeronáutico, vencimientos, limitaciones, suspensiones y/o revocaciones, previo al otorgamiento de la convalidación.

(i) La validez y la vigencia de la aptitud psicofísica deberá corresponder a la exigible en el RAB 67 – Normas para el otorgamiento del certificado médico aeronáutico. Si la validez no concordara, se requerirá una nueva evaluación médica por parte de la AAC que otorga la convalidación.

63.035 Restricción de las atribuciones de la licencia durante la disminución de la aptitud psicofísica

- (a) Ningún titular de licencia prevista en el RAB 63 podrá ejercer las atribuciones que ésta le confiere, cuando perciba, sea advertido o conozca, con base en sospecha fundada o hecho comprobado, que ha emergido un incumplimiento en tiempo real de los requisitos psicofísicos del RAB 67, sea temporal o permanente y sin importar el plazo que reste de la validez de la respectiva licencia.
- (b) El probable incumplimiento debe ser comunicado de inmediato y canalizado bajo normas de confidencialidad médica que la AAC desarrolle dentro de su sistema de seguridad operacional, dando lugar a las acciones correspondientes que procedan para minimizar los riesgos en prevención de incidentes y accidentes de aviación.
- (c) Dentro de lo posible, los Estados deberían asegurarse que los reposos médicos (licencias o incapacidades medicas) del personal aeronáutico, sean finalmente autorizadas por la AMS de la AAC, sin perjuicio de su trámite técnico ante el empleador y los organismos y/o autoridades del sector salud, del trabajo y de previsión social, a objeto de controlar la disminución de aptitud psicofísica correspondiente y su recuperación al término del periodo de rehabilitación y/o terapia inhabilitante para el ejercicio seguro de la respectiva licencia aeronáutica.

63.040 Control de uso de sustancias psicoactivas y neurotrópicas

- (a) El titular de una licencia prevista en este Reglamento no debe ejercer las atribuciones que su licencia y las habilitaciones conexas le confieren, mientras se encuentre bajo los efectos directos o ulteriores de cualquier sustancia psicoactiva y neurotrópica, sea estimulante, depresora, reguladora o moduladora de funciones neurosensoriales o neuromusculares críticas en aviación (sea o no indicada por un

médico, si fuese terapéutica), que por su acción psicofisiológica, puede impedirle ejercer dichas atribuciones en forma segura y apropiada.

- (b) El titular de una licencia prevista en este Reglamento debe abstenerse de todo abuso de sustancias psicoactivas y neurotrópicas, sean estimulantes, depresoras, reguladoras o moduladoras de funciones neurosensoriales, cognitivas o neuromusculares críticas en aviación y de cualquier otro uso indebido de las mismas.
- (c) Las autoridades competentes en control de sustancias psicoactivas de cada Estado, con la cooperación de las AACs, de acuerdo con la legislación nacional vigente, determinan las normas y los procedimientos para el control del uso de sustancias psicoactivas y neurotrópicas, sean estimulantes, depresoras, reguladoras o moduladoras de funciones neurosensoriales o neuromusculares críticas en aviación, asimismo, establecen mecanismos regulatorios para evitar, prevenir, medir e investigar en todo tiempo, el uso problemático de ciertas sustancias.
- (d) La negativa del postulante o titular de una licencia emitida de acuerdo a este reglamento a hacerse una medición o análisis requerido por la Autoridad competente de cada Estado, facultada para actuar en detección de sustancias psicoactivas y neurotrópicas, sean estimulantes, depresoras, reguladoras o moduladoras de funciones neurosensoriales o neuromusculares críticas en aviación, así como de alcohol, conforme a las regulaciones de ese Estado, da lugar a:

- (1) Rechazo de una solicitud para cualquier licencia, habilitación o autorización emitida bajo el RAB 61, RAB 63 y RAB 65 por al menos un (1) año contado a partir de la fecha de dicha negativa; y
- (2) Suspensión, cancelación o revocación inmediata, o el ejercicio, de cualquier licencia, habilitación o autorización válidamente emitida bajo

el RAB 61, RAB 63 y RAB 65.

- (e) Dentro de lo posible, los Estados deberían actuar bajo su legislación para asegurarse, mediante procedimientos confiables, que todos los titulares de licencias que hagan cualquier uso problemático de sustancias psicoactivas y neurotrópicas de toda clase y tipo, sean estimulantes, depresoras, reguladoras o moduladoras de funciones neuro-sensoriales o neuromusculares críticas en aviación, que sean oportunamente identificados y retirados de sus funciones críticas o sensibles para la seguridad aérea.

63.045 Licencias temporales

- (a) Puede emitirse una licencia de carácter temporal por un período de ciento veinte (120) días como máximo. Durante este período el solicitante debe obtener la licencia definitiva.
- (b) La licencia temporal caduca al vencimiento del plazo de validez establecido, en el momento de entrega de la definitiva o en caso de alguna irregularidad observada que no permita la emisión de la definitiva.

63.050 Instrucción reconocida

La instrucción reconocida es la proporcionada por los centros de instrucción aprobados por la AAC, los cuales están dedicados a impartir cursos de instrucción ajustados a un plan o programa de estudios llevados a cabo sistemáticamente, sin interrupción y bajo estricta supervisión, de acuerdo a los procedimientos descritos en el reglamento respectivo.

63.055 Exámenes - Procedimientos generales

Los exámenes establecidos en este reglamento se realizan en el lugar, fecha, hora y ante la persona que establece la AAC, previo pago de los derechos correspondientes.

63.060 Exámenes de conocimientos teóricos: Requisitos previos y porcentaje para aprobar

- (a) El solicitante a un examen de conocimientos teóricos debe:
- (1) Demostrar que ha completado satisfactoriamente la instrucción teórica requerida por este-reglamento para la licencia o habilitación de que se trate;
 - (2) acreditar su identidad mediante el documento válido apropiado.
- (b) El porcentaje mínimo para aprobar un examen teórico general y por área de conocimientos debe ser de setenta y cinco (75%) por ciento de aciertos.
- (c) El solicitante que no apruebe un examen de conocimientos teóricos puede solicitar una repetición del mismo:
- (1) Treinta (30) días después de la fecha del examen anterior; o
 - (2) antes de treinta (30) días si el solicitante presenta una declaración firmada por una persona calificada para impartir instrucción de conocimientos teóricos, en la que conste que ha recibido suficiente instrucción complementaria.
- (d) En caso de que el postulante no apruebe un examen de conocimientos teóricos en tres oportunidades, deberá retornar a un centro de instrucción autorizado, para recibir un curso teórico completo apropiado.

63.065 Exámenes de conocimientos teóricos: Fraudes y otras conductas no autorizadas

- (a) La persona que participa en un examen de conocimientos teóricos no puede:
- (1) Copiar;
 - (2) sacar de la sala intencionalmente el formulario del examen de conocimientos teóricos, darlo a otra persona, o recibirlo de otra persona;

(3) proporcionar o recibir ayuda durante el examen;

(4) utilizar cualquier material o ayuda no permitida durante el examen.

(b) A la persona que cometa los actos descritos en el párrafo (a) de esta sección, le será suspendido y retirado el formulario de examen y no podrá participar en un nuevo examen hasta transcurrido un (1) año de la fecha del anterior.

63.070 Requisitos previos para las pruebas de pericia en vuelo

Para rendir una prueba de pericia para el otorgamiento de una licencia, y/o para una habilitación, el solicitante debe:

(a) Haber aprobado el examen de conocimientos teóricos requerido dentro de los doce (12) meses precedentes a la fecha de la prueba de pericia de vuelo, transcurrido este plazo el examen deberá ser repetido en su totalidad.

(b) haber recibido la instrucción y acreditar la experiencia de vuelo aplicable, prescrita en este reglamento;

(c) estar en posesión del certificado médico aeronáutico vigente y apropiado a la licencia; y

(d) reunir el requisito de edad para el otorgamiento de la licencia que solicita.

63.075 Falsificación, reproducción o alteración de las solicitudes, licencias, certificados, informes o registros

(a) Ninguna persona puede realizar:

(1) Cualquier declaración fraudulenta o intencionalmente falsa en cualquier solicitud para una licencia, habilitación o duplicado de éstos;

(2) cualquier ingreso de datos fraudulentos o intencionalmente falsos en un libro de vuelo personal (bitácora), registro, o reporte que se requiera para la demostración del

cumplimiento de cualquier requisito para el otorgamiento, o ejercicio de los privilegios, de cualquier licencia o habilitación de este reglamento;

(3) cualquier reproducción, con propósitos fraudulentos, de cualquier licencia o habilitación establecida en este reglamento;

(4) cualquier alteración de una licencia o habilitación establecida en este reglamento;

(b) La comisión de un acto prohibido establecido en el párrafo (a) de esta sección es motivo para suspender o cancelar cualquier licencia o habilitación que posea la persona.

63.080 Cambio de nombre del titular, reemplazo de licencia extraviada o destruida

Sin perjuicio del pago de los derechos establecidos por la AAC:

(a) Toda solicitud de cambio de nombre en una licencia otorgada en virtud de este reglamento debe ir acompañada de la licencia vigente del postulante y otro documento que de acuerdo a la ley, acredite el cambio. Los documentos le serán devueltos al titular, después de la verificación correspondiente. Toda solicitud de reemplazo de una licencia extraviada o destruida debe realizarse mediante una nota dirigida a la AAC.

(b) Toda solicitud de reemplazo de un certificado médico extraviado o destruido debe solicitarse mediante una nota dirigida a la AAC.

63.085 Cambio de domicilio

El titular de una licencia que ha cambiado su domicilio, no puede ejercer los privilegios de su licencia después de treinta (30) días contados desde la fecha en que cambió su domicilio, a menos que lo haya notificado por escrito a la AAC.

63.090 Personal de las Fuerzas Armadas y Policiales en servicio activo o en retiro

La evaluación de este requisito se ajustará a lo previsto en la Sección 63.095 y el Apéndice 2 de este reglamento

(a) Generalidades

- (1) El personal de las Fuerzas Armadas y Policiales en servicio activo o en retiro que solicita una licencia de mecánico de a bordo, tiene derecho a esas licencias con las apropiadas habilitaciones y habilitaciones adicionales a la licencia, si cumple con los requisitos aplicables de esta sección. Esta solicitud solamente puede realizarla a la AAC del Estado en el que sirve o haya servido.
- (2) Una habilitación de tipo de aeronave se otorga, solamente, para tipos de aeronaves que la AAC ha certificado para operaciones civiles.

- (4) aprobar un examen de conocimientos teóricos ante la AAC de los reglamentos establecidos relacionados con las atribuciones y limitaciones de la licencia de mecánico de a bordo, reglas generales de vuelo, de tránsito aéreo, informes de accidentes de aviación, así como de la gestión de amenazas y errores; y
- (5) aprobar una prueba de pericia ante la AAC correspondiente a la citada licencia.

(b) Mecánico de a bordo en actividad de vuelo en los últimos doce (12) meses

(c) Mecánicos de a bordo que no tienen actividades de vuelo en los doce (12) meses previos

El personal de las Fuerzas Armadas y Policiales en servicio activo o en retiro que haya tenido actividades de vuelo en los últimos doce (12) meses antes de su solicitud, debe cumplir con lo siguiente:

El personal de las Fuerzas Armadas y Policiales en servicio activo o en retiro que no ha tenido actividades de vuelo dentro de los doce (12) meses antes de su solicitud, debe cumplir con lo siguiente:

- (1) acreditar evidencia de su condición de mecánico de a bordo, así como de las horas de vuelo debidamente clasificadas conforme a las exigencias de experiencia aeronáutica de la licencia o habilitación a la cual aplica, que incluya el detalle de las aeronaves involucradas, emitida por la Fuerza Armada respectiva; acreditar el cumplimiento de un programa de instrucción teórico y en vuelo en la aeronave en la cual requiere la habilitación de tipo, que no exceda los doce (12) meses;
- (2) contar con un certificado médico aeronáutico vigente correspondiente a la licencia que solicita, otorgado en virtud del RAB 67;
- (3) demostrar ante la AAC competencia en hablar y comprender el idioma inglés, de lo contrario figurará en la licencia una restricción al respecto.

- (1) acreditar evidencia de su condición de ex mecánico de a bordo militar, así como de las horas de vuelo conforme a las exigencias de experiencia aeronáutica de la licencia o habilitación a la cual aplica, que incluya el detalle de las aeronaves involucradas, emitida por la Fuerza Armada o Policial respectiva;
- (2) contar con un certificado médico aeronáutico vigente correspondiente a la licencia que solicita, otorgado en virtud del RAB 67;
- (3) demostrar competencia en hablar y comprender el idioma inglés, de lo contrario figurará en la licencia una restricción al respecto. La evaluación de este requisito se ajustará a lo previsto en la Sección 63.095 y el Apéndice 2 de este reglamento
- (4) acreditar un curso de instrucción teórico-práctico con un instructor o en un centro de instrucción de aeronáutica civil autorizado por la

AAC;

- (5) aprobar un examen de conocimientos teóricos y una prueba de pericia ante la AAC, establecidos en este reglamento para la licencia o la habilitación que solicita.

- (d) Restricciones del mecánico de a bordo militar titular de una licencia de mecánico de a bordo.

Para ejercer las atribuciones de la licencia y habilitaciones de mecánico de a bordo en servicios de transporte aéreo, el titular deberá cumplir con el programa de instrucción del explotador de servicios aéreos correspondiente, aprobado por la AAC.

63.095 Competencia lingüística

(a) Generalidades

- (1) Los postulantes a una licencia de navegante y mecánico de a bordo, que tengan que usar radiotelefonía a bordo de una aeronave, demostrarán que tienen la competencia de hablar y comprender el idioma inglés utilizado en las comunicaciones radiotelefónicas de acuerdo a la Escala de Competencia Lingüística que se describe en el Apéndice 2 de este reglamento.
- (2) Los titulares de licencias de navegantes y mecánicos de a bordo que estén inmersos en vuelos internacionales, demostrarán su capacidad para hablar y comprender el idioma inglés utilizado en las comunicaciones radiotelefónicas, de acuerdo al Apéndice 2 de este reglamento.
- (3) Los navegantes y mecánicos de a bordo que acrediten como mínimo el nivel operacional 4 en el idioma inglés, podrán formar parte de la tripulación de una aeronave cuyos destinos, destinos alternos y rutas, operen y sobrevuelen Estados en los cuales el idioma inglés es requerido en las comunicaciones radiotelefónicas.

- (4) La AAC anotará en la licencia del titular el nivel de competencia lingüística alcanzado, con el correspondiente período de validez en el caso de los niveles 4 y 5.

(b) Evaluaciones de competencia

- (1) Las evaluaciones de competencia se realizarán mediante exámenes comunicativos, directos y en forma presencial que permitan juzgar como una persona es capaz de usar el idioma inglés general y no su conocimiento teórico del mismo.
- (2) Las evaluaciones de competencia en el idioma inglés, deben cumplir los siguientes objetivos:
- (i) Medir la habilidad de hablar y comprender el idioma inglés general;
 - (ii) estar basados en los descriptores holísticos y lingüísticos de la Escala de Calificación de Competencia Lingüística de la OACI, señalada en el Apéndice 2 de este reglamento;
 - (iii) evaluar la competencia para hablar y comprender el idioma inglés en un contexto apropiado para la aviación; y
 - (iv) evaluar el uso del idioma inglés en un contexto más amplio que el de la fraseología estandarizada de la OACI.

(c) Intervalos de evaluación

- (1) Los navegantes y mecánicos de a bordo que demuestren una competencia lingüística inferior al Nivel Experto (Nivel 6), serán evaluados oficialmente por lo menos en los siguientes intervalos:
- (i) Cada tres (3) años, aquellos que demuestren una competencia lingüística de Nivel operacional (Nivel 4);

- (ii) cada seis (6) años, aquellos que demuestren una competencia lingüística de Nivel avanzado (Nivel 5).
- (2) Aquellos que demuestren una competencia de Nivel Experto (Nivel 6), no volverán a ser evaluados.
- (d) *Rol de los explotadores de servicios aéreos*
- Los explotadores de servicios aéreos adoptarán las acciones correspondientes, para cerciorarse que los navegantes y mecánicos de a bordo mantengan y optimicen su habilidad de hablar y comprender el idioma inglés, como mínimo en el Nivel Operacional (Nivel 4) requerido en esta sección.
- (4) documento de identidad (CI o pasaporte);
- (5) aprobar una evaluación de competencia lingüística en el idioma del Estado conversor de la licencia (incluida la capacidad de leer y escribir) y en el idioma inglés en el caso de navegante de vuelo y mecánico de a bordo;
- (6) certificado médico vigente emitido por la AAC que otorgará la conversión, conforme al RAB 67;
- (7) aprobar un examen de conocimientos teóricos ante la AAC, respecto a diferencias con los RAB correspondientes a la licencia y operación a efectuar;

63.100 Conversión de licencia

- (a) Sin perjuicio del cumplimiento de las normas migratorias y laborales propias del Estado Plurinacional de Bolivia, podrá convertir las licencias de mecánicos de a bordo, navegantes y tripulantes de cabina expedidas en el extranjero en una licencia nacional, para su uso en aeronaves matriculadas en su Estado, siempre que el solicitante cumpla con los siguientes requisitos:
- (1) Solicitud de acuerdo al procedimiento establecido por la AAC;
- (2) copia de la licencia extranjera vigente emitida por un Estado contratante al Convenio sobre Aviación Civil Internacional;
- (3) comprobación de la experiencia reciente requerida mediante un documento aceptable por la Autoridad.
- (4) aprobar una prueba de pericia para la licencia y habilitación correspondiente con un inspector de la AAC.
- (b) Antes de convertir la licencia, la AAC realizará la consulta con la Autoridad extranjera otorgadora de la licencia de origen respecto a: validez de la licencia y habilitaciones del titular, limitaciones, suspensiones o revocaciones.
- (c) La licencia extranjera requerida deberá estar en el idioma del Estado conversor, de lo contrario, se deberá presentar una traducción oficial de la misma.
- (d) A partir del otorgamiento de la licencia nacional, el titular estará bajo los mecanismos de control de la AAC, así como sujeto a la obligación de cumplir con los requisitos establecidos para el desempeño de las atribuciones de la licencia y habilitaciones otorgadas.

Capítulo B: Licencia de mecánico de a bordo

63.200 Requisitos generales para obtener la licencia

Para optar a la licencia de mecánico de a bordo, el postulante debe:

- (a) Haber cumplido dieciocho (18) años de edad;
- (b) haber culminado la enseñanza media o su equivalente;
- (c) ser capaz de leer, hablar y comprender el idioma oficial del Estado emisor de la licencia;
- (d) demostrar competencia en hablar y comprender el idioma inglés, de lo contrario figurará una restricción en la licencia. La evaluación de este requisito se ajusta a lo previsto en la Sección 63.095 y el Apéndice 2 de este reglamento.
- (e) disponer de un certificado médico aeronáutico Clase 2 vigente, otorgado en virtud del RAB 67; y
- (f) cumplir con los requisitos de este capítulo que se apliquen a la habilitación que solicita.

63.205 Requisitos de conocimientos

(a) Para optar por la licencia de mecánico de a bordo, el postulante debe aprobar ante la AAC un examen escrito con el siguiente contenido:

(1) Derecho aéreo

Las disposiciones y reglamentos correspondientes al titular de la licencia de mecánico de a bordo; las disposiciones y reglamentos que rigen las operaciones de las aeronaves civiles respecto a las obligaciones del mecánico de a bordo.

(2) Conocimiento general de las aeronaves

(i) Los principios básicos de los

grupos motores, turbinas de gas o motores de émbolo. Las características de los combustibles, sistema de combustible comprendida su utilización; lubricantes y sistemas de lubricación; postquemadores y sistemas de inyección; función y operación del encendido y de los sistemas de puesta en marcha de los motores;

- (ii) los principios relativos al funcionamiento, procedimientos de manejo y limitaciones operacionales de los grupos motores de las aeronaves; la influencia de las condiciones atmosféricas en la performance de los motores;
- (iii) células, mandos de vuelo, estructuras, conjunto de las ruedas, frenos y sistemas antideslizantes, corrosión y fatiga, identificación de daños y defectos estructurales;
- (iv) sistemas antiengelantes y de protección contra la lluvia;
- (v) sistemas de presurización y climatización, sistemas de oxígeno;
- (vi) sistemas hidráulicos y neumáticos;
- (vii) teoría básica de electricidad, sistemas eléctricos; corriente continua y alterna, instalación eléctrica de la aeronave, empalmes y apantallamiento;
- (viii) los principios de funcionamiento de los instrumentos, brújulas, piloto automático, equipo de radio-comunicaciones, radioayudas a la navegación y radar, sistemas de gestión del vuelo, pantallas y aviónica;
- (ix) las limitaciones de las aeronaves correspondientes;
- (x) los sistemas de protección, detección y extinción de incendios; y

- (xi) la utilización y verificaciones del servicio del equipo y de los sistemas de las aeronaves correspondientes.
- (3) Performance y planificación de vuelo
- (i) La influencia de la carga y de la distribución de la masa en el manejo de la aeronave, las características y la performance de vuelo; cálculos de masa y centrado; y
- (ii) el uso y la aplicación práctica de los datos de performance, incluyendo los procedimientos de control en vuelo de crucero.
- (4) Actuación humana
- Actuación humana correspondiente al mecánico de a bordo, incluidos los principios de gestión de amenazas y errores;
- (5) Procedimientos operacionales
- (i) Los principios de mantenimiento, procedimientos para el mantenimiento de la aeronavegabilidad, notificación de averías, inspecciones previas al vuelo, procedimientos de precaución para el abastecimiento de combustible y uso de fuentes externas de energía; el equipo instalado y los sistemas de cabina;
- (ii) los procedimientos normales, anormales y de emergencia; y
- (iii) los procedimientos operacionales para el transporte de carga en general y de mercancías peligrosas.
- (6) Principios de vuelo
- La aerodinámica y los principios de vuelo que se aplican a los aviones.
- (7) Radiotelefonía
- Los procedimientos y fraseología para comunicaciones.
- (8) Navegación
- Principios de navegación; principios y funcionamiento de los sistemas autónomos.
- (9) Meteorología
- Aspectos operacionales de meteorología.
- 63.210 Requisitos de experiencia aeronáutica**
- (a) El solicitante debe realizar como mínimo cien (100) horas de vuelo asentadas en su registro individual de vuelo o bitácora respectiva, o documento aceptable para la AAC, desempeñando las funciones de mecánico de a bordo, bajo supervisión de instructor debidamente calificado, conforme a los requisitos estipulados en el RAB 121. Es aceptable la instrucción recibida en un simulador de vuelo autorizado, hasta un máximo de cincuenta (50) horas.
- (b) Cuando el solicitante tenga experiencia como piloto, la AAC determinará si dicha experiencia es aceptable, con la consiguiente disminución de lo señalado en el párrafo (a) de esta sección.
- 63.215 Requisitos de instrucción de vuelo y pericia**
- (a) El postulante deberá haber recibido la instrucción de vuelo correspondiente al desempeño de las funciones de mecánico de a bordo, bajo la supervisión de un instructor calificado, de conformidad con un programa de instrucción aprobado por la AAC para un explotador de servicios aéreos, que como mínimo contenga los siguientes aspectos:
- (1) Procedimientos normales
- (i) Inspecciones previas al vuelo;
- (ii) procedimientos de abastecimiento y ahorro de combustible;
- (iii) inspección de los documentos de mantenimiento;

- (iv) procedimientos normales en el puesto de pilotaje durante todas las fases del vuelo;
 - (v) coordinación de la tripulación y procedimientos en caso de incapacitación de alguno de sus miembros; y
 - (vi) notificación de averías.
- (2) Procedimientos anormales y de alternativa
- (i) Reconocimiento del funcionamiento anormal de los sistemas de la aeronave;
 - (ii) aplicación de procedimientos anormales y de alternativa.
- (3) Procedimientos de emergencia
- (i) Reconocimiento de condiciones de emergencia; y
 - (ii) utilización de procedimientos apropiados de emergencia.
- (b) El postulante debe demostrar ante la AAC su capacidad como mecánico de a bordo de una aeronave, en los procedimientos señalados en el párrafo (a) precedente, con un grado de competencia apropiado a las atribuciones que esta licencia confiere a su titular y:
- (1) Reconocimiento y gestión de amenazas y errores;
 - (2) utilizar los sistemas de las aeronaves dentro de sus posibilidades y limitaciones;
 - (3) buen juicio y aptitud para el vuelo;
- (4) aplicar los conocimientos aeronáuticos;
 - (5) desempeñar todas sus funciones como parte integrante de la tripulación con el resultado satisfactorio asegurado; y
 - (6) comunicarse de manera eficaz con los demás miembros de la tripulación de vuelo.
- (c) El dispositivo de instrucción para simulación de vuelo para la ejecución de las maniobras exigidas en esta sección durante la demostración de la pericia, debe ser aprobado por la ACC, para garantizar que es apropiado para tal fin.

63.220 Habilitaciones de tipo de aeronave

Al mecánico de a bordo se le anotará la habilitación de tipo correspondiente a la aeronave en la que ha realizado la experiencia requerida y superado la prueba de pericia. Para la anotación de otras habilitaciones de tipo deben cumplirse los requisitos de la sección 63.210 en relación con la aeronave de que se trate.

63.225 Atribuciones del mecánico de a bordo

- (a) Las atribuciones del mecánico de abordaje son actuar como tal en las aeronaves para las que está habilitado.
- (b) Los tipos de aeronave en los que el titular de la licencia de mecánico de a bordo esté autorizado a ejercer las atribuciones que le confiere dicha licencia, se anotarán en la misma, o en otro documento, en la forma determinada por la AAC.

ESPACIO DEJADO INTENCIONALMENTE EN BLANCO

Capítulo C: Licencia de navegante**63.300 Requisitos generales para obtener la licencia**

Para optar a la licencia de navegante, el postulante debe:

- (a) Haber cumplido dieciocho (18) años de edad;
- (b) haber culminado la enseñanza media o su equivalente;
- (c) ser capaz de leer, hablar y comprender el idioma oficial del Estado;
- (d) demostrar competencia en hablar y comprender el idioma inglés. La evaluación de este requisito se ajustará a lo previsto en la 63.095 y el Apéndice 2 de este reglamento;
- (e) disponer de un certificado médico aeronáutico Clase 2 vigente, otorgado en virtud del RAB 67; y
- (f) cumplir con los requisitos de este capítulo que se apliquen a la habilitación que solicita.

63.305 Requisitos de conocimientos

- (a) Para optar por la licencia de navegante, el postulante debe aprobar un examen escrito ante la AAC con el siguiente contenido:

(1) Derecho aéreo

Las disposiciones y reglamentos correspondientes al titular de una licencia de navegante; los métodos y procedimientos apropiados de los servicios de tránsito aéreo.

(2) Performance y planificación de vuelo

- (i) La influencia de la carga y de la distribución de la masa en la performance de la aeronave;
- (ii) el uso de los datos de performance de despegue, de aterrizaje y de otras operaciones, incluyendo los procedimientos de

control en vuelo de crucero; y

- (iii) la planificación operacional previa al vuelo y en ruta; la preparación y presentación de planes de vuelo requeridos por los servicios de tránsito aéreo; los procedimientos apropiados de los servicios de tránsito aéreo; los procedimientos de reglaje del altímetro.

(3) Actuación humana

Actuación humana correspondiente al navegante, incluidos los principios de gestión de amenaza y errores;

(4) Meteorología

- (i) La interpretación y aplicación de los informes meteorológicos aeronáuticos, mapas y pronósticos; claves y abreviaturas; los procedimientos para obtener información meteorológica, antes del vuelo y en vuelo y uso de la misma; altimetría; y
- (ii) meteorología aeronáutica; climatología de las zonas pertinentes respecto a los elementos que tengan repercusiones para la aviación; el desplazamiento de los sistemas de presión, la estructura de los frentes y el origen y características de los fenómenos del tiempo significativo que afectan a las condiciones de despegue, al vuelo en ruta y al aterrizaje.

(5) Navegación

- (i) Los procedimientos de navegación a estima, la isobárica y la astronómica; la utilización de cartas aeronáuticas, radioayudas para la navegación aérea y sistemas de navegación de área; los requisitos específicos de navegación para los vuelos de larga distancia;
- (ii) la utilización, limitación y estado de funcionamiento de los dispositivos de aviónica y de los instrumentos necesarios para la navegación de la aeronave;

- (iii) la utilización, precisión y confiabilidad de los sistemas de navegación empleados en las fases de salida, vuelo en ruta y aproximación; la identificación de las radioayudas para la navegación;
- (iv) los principios, características y utilización de los sistemas de navegación autónomos y por referencias externas; manejo del equipo de a bordo;
- (v) la esfera celeste, incluyendo el movimiento de los cuerpos celestes, así como la selección e identificación de los mismos para su observación y para la transformación de las observaciones en datos utilizables; calibración de sextantes; formas de completar los documentos de navegación; y
- (vi) las definiciones, unidades y fórmulas utilizadas en la navegación aérea.

(6) Procedimientos operacionales

La interpretación y utilización de documentos aeronáuticos como las AIP, los NOTAM, los códigos y abreviaturas aeronáuticos y las cartas de procedimientos de vuelo por instrumentos para la salida, vuelo en ruta, descanso y aproximación.

(7) Principios de vuelo

Los principios de vuelo.

(8) Radiotelefonía

Los procedimientos y fraseología para comunicaciones.

63.310 Requisitos de experiencia aeronáutica

- (a) El solicitante debe realizar como mínimo doscientas (200) horas de vuelo en condiciones aceptables para la AAC otorgadora de la licencia, asentada en su registro individual de vuelo o bitácora respectiva o documento aceptable para la AAC, desempeñando las funciones de

navegante en aeronaves dedicadas a vuelos de travesía, que incluirán un mínimo de treinta (30) horas de vuelo nocturno.

- (1) Cuando el solicitante tenga experiencia como piloto, la AAC otorgadora de licencias determinará si dicha experiencia es aceptable y, en tal caso, la consiguiente mitigación de lo estipulado en el párrafo anterior.
- (2) El solicitante debe presentar pruebas de haber determinado satisfactoriamente en vuelo la posición de la aeronave y de haber utilizado dicha información para la navegación de la aeronave:
 - (i) De noche no menos de veinticinco (25) veces mediante observaciones astronómicas; y
 - (ii) de día no menos de veinticinco (25) veces mediante observaciones astronómicas en combinación con los sistemas de navegación autónomos o por referencias externas.

63.315 Requisitos de pericia

- (a) El solicitante habrá demostrado su capacidad para actuar como navegante con un grado de competencia apropiado a las atribuciones que la licencia de navegante confiere a su titular, y
 - (1) Reconocimiento y gestión de amenazas y errores;
 - (2) demostrar buen juicio y aptitud para el vuelo;
 - (3) aplicar los conocimientos aeronáuticos;
 - (4) cumplir con su obligación como parte integrante de la tripulación; y
 - (5) comunicarse de manera eficaz con los demás miembros de la tripulación de vuelo.

63.320 Atribuciones del navegante

A reserva del cumplimiento de los requisitos previstos en las Secciones 63.020 y

63.035, las atribuciones del titular de la licencia de navegante serán actuar como navegante de

cualquier aeronave que así lo requiera, cuya habilitación figura en su licencia.

ESPACIO DEJADO INTENCIONALMENTE EN BLANCO

Capítulo D: Licencia de tripulante de cabina**63.400 Requisitos generales para obtener la licencia**

Para optar a la licencia de tripulante de cabina, el postulante debe:

- (a) Haber cumplido dieciocho (18) años de edad;
- (b) Haber culminado la enseñanza media o equivalente;
- (c) ser capaz de leer, hablar y entender el idioma oficial del Estado emisor de la licencia;
- (d) disponer de un certificado médico aeronáutico Clase 2 vigente, otorgado en virtud del RAB 67; y
- (e) cumplir con los requisitos de este capítulo que se apliquen a la habilitación que solicita.

63.405 Requisitos de conocimientos

Para optar por la licencia de tripulante de cabina, el postulante acreditará la culminación satisfactoria de un curso de instrucción inicial aprobado por la AAC, efectuado por un explotador de servicios aéreos o por un centro de instrucción de aeronáutica civil bajo el programa del explotador de servicios aéreos, con el siguiente contenido y deberá rendir un examen escrito ante la AAC respecto a:

- (a) Temas generales
 - (1) Derecho aéreo

Las disposiciones y reglamentos correspondientes al titular de la licencia de tripulante de cabina; las disposiciones y reglamentos que rigen las operaciones de las aeronaves civiles respecto a las obligaciones del tripulante de cabina.
 - (2) Aerodinámica y Meteorología básica

- (i) Identificación de los componentes principales de una aeronave y de su función básica tanto en tierra como en vuelo; y
 - (ii) tipos de nubes, masas de aire y frentes, formación de hielo, turbulencia, tormentas.
- (3) Obligaciones y responsabilidades

Autoridad del piloto al mando, las obligaciones y responsabilidades propias de la función para con la tripulación y los pasajeros, así como los procedimientos adecuados para cumplirlas, en tierra y en vuelo.

- (4) Transporte de mercancías peligrosas

Clasificación y tipos de mercancías peligrosas, técnicas y métodos de seguridad usados para el transporte por vía aérea.

- (5) Inglés Técnico

Terminología básica utilizada en operaciones aeronáuticas, incluyendo las partes de una aeronave, maniobras de vuelo, cabina de pilotos y fraseología aeronáutica.

- (6) Actuación Humana

Psicología humana correspondiente al tripulante de cabina, incluidos los principios de gestión y amenaza de errores. Motivación, estrés, influencia en la toma de decisiones, el error humano, modelos y prevención. Introducción al CRM, la comunicación, conciencia situacional, liderazgo y autoridad, proceso de toma de decisiones, análisis de incidentes y accidentes producidos por factores humanos.

- (7) Supervivencia

Técnicas tendientes a extender las posibilidades de vida después de

- un accidente en tierra y en el agua. Uso general de elementos de a bordo, pentágono de supervivencia, código de señales, uso de balsas y chalecos de emergencia, procedimientos, toma de decisiones, construcción de refugios. Ingestión de alimentos vegetales y animales peligrosos.
- (8) Medicina Aeroespacial y primeros auxilios
- (i) Fisiología del organismo humano en el medio aeronáutico, hipoxia, efecto de las aceleraciones, desorientación espacial fatiga aguda y estrés, contaminación, intoxicaciones; y
- (ii) conceptos sobre los alcances de los primeros auxilios. Factores generales a tener en cuenta frente a la necesidad de prestación de los mismos: Situación y circunstancia, aspecto general del afectado, procedimientos generales según los casos, precauciones. botiquín de primeros auxilios, elementos básicos.
- (9) Equipo de emergencia
- Ubicación, tipos, uso y precauciones.
- (10) Procedimientos de emergencia y evacuación en tierra y agua
- (i) Emergencia súbita
- (ii) Emergencia planificada
- (iii) Despresurización
- (iv) Turbulencia
- (b) Conocimientos sobre el manual de instrucción y procedimientos y, el manual de operaciones del explotador que

incluya:

- (1) Funciones, atribuciones, y responsabilidades del tripulante de cabina, establecidas por el explotador;
- (2) política sobre Factores Humanos/CRM;
- (3) política de prevención de accidentes; y
- (4) seguridad de la aviación, relativo a pasajeros y equipajes de mano. Procedimientos en caso de interferencia ilícita.
- (c) Conocimientos de los procedimientos del explotador para cada tipo de aeronave, que incluya:
- (1) Temas operacionales generales
- (2) Emergencias, separadas en:
- (i) Equipamiento de emergencia;
- (ii) procedimientos de emergencia; y
- (iii) ejercicios de emergencia. Procedimientos de evacuación en tierra y en agua (teórico/practico)
- (3) Diferencias (si es aplicable).

63.410 Requisitos de experiencia

- (a) El solicitante debe realizar como mínimo cinco (5) horas de vuelo, desempeñando las funciones de tripulante de cabina, bajo supervisión de un instructor de tripulantes de cabina, y ambos deberán ser programados como exceso de tripulación mínima operacional. Es aceptable la instrucción recibida en un dispositivo de instrucción de cabina de pasajeros de la aeronave tipo o en la aeronave energizada en tierra, hasta en un 50%, completando el resto en vuelo.
- (b) Para poder realizar la experiencia en vuelo, el postulante deberá contar con

una autorización provisional expedida por la AAC, por un periodo de noventa (90) días.

63.415 Requisitos de pericia

(a) Todo postulante a una licencia de tripulante de cabina, deberá aprobar una prueba de pericia en las funciones a ejercer, en el tipo de aeronave para el cual se solicita la habilitación, de acuerdo con lo siguiente:

- (1) Reconocimiento y gestión de amenazas y errores;
- (2) demostrar buen juicio y aptitud para el vuelo;
- (3) aplicar los conocimientos aeronáuticos;
- (4) cumplir eficazmente con su obligación como parte integrante de la tripulación de cabina; y
- (5) comunicarse de manera eficaz con los miembros de la tripulación de vuelo.
- (6) Procedimientos normales
 - (i) Inspecciones previas al vuelo en la cabina de pasajeros;
 - (ii) procedimientos normales en la cabina de pasajeros en todas las fases del vuelo; y
 - (iii) coordinación de la tripulación y procedimientos en caso de incapacitación de alguno de sus miembros.
- (7) Procedimientos de emergencia
 - (i) Reconocimiento de condiciones de emergencia; y
 - (ii) utilización de procedimientos apropiados de emergencia.

(b) La prueba de pericia será evaluada por un inspector de tripulantes de cabina de la AAC, y podrá ser en una aeronave

energizada en tierra, con un instructor de tripulante de cabina habilitado, realizando todos los procedimientos posibles, simulando situaciones en tierra y en vuelo, similares a emergencias reales.

63.420 Habilitaciones de tipo para tripulante de cabina

Al tripulante de cabina se le anotará en su licencia la habilitación tipo correspondiente a la aeronave en la que ha realizado la experiencia requerida y superado la prueba de pericia. Para la anotación de otras habilitaciones se debe:

- (a) Cumplir con lo establecido en la Sección 63.405 (c) y,
 - (1) Realizar al menos una (1) hora de experiencia en vuelo en la aeronave a habilitarse, bajo la supervisión de un instructor de tripulante de cabina, programados como tripulación extra de la tripulación mínima exigida.
 - (2) En curso de diferencias, deberá efectuarse la familiarización en la aeronave correspondiente en tierra.
- (b) En el caso (a) (1) de esta sección, el tripulante de cabina deberá contar con una autorización provisional expedida por la AAC, por un máximo de noventa (90) días.
- (c) El postulante a ser habilitado deberá completar satisfactoriamente una prueba de pericia ante inspector de la AAC en la aeronave adicional a habilitarse, no siendo requerida esta prueba en el caso de una habilitación de diferencias.
- (d) El tripulante de cabina podrá ejercer las atribuciones de la licencia en tres (3) tipos de aeronaves, pudiéndose incorporar una cuarta (4ta) habilitación a condición que:
 - (1) Pertenezca al conjunto de aeronaves tipo que está habilitado; y
 - (2) previa notificación a la AAC.

63.425 Experiencia reciente

- (a) Los tripulantes de cabina que no registren actividad en vuelo después de noventa (90) días hasta trescientos sesenta y cinco (365) días, deberán realizar un reentrenamiento conducido por un instructor para tripulantes de cabina, consistente en un curso de entrenamiento teórico, y práctico en un vuelo no menor de una (1) hora de duración en cada una de las aeronaves en la que ejercerá funciones, programados ambos (solicitante e instructor) como exceso de la tripulación mínima exigida.
- (b) El tripulante de cabina que no registre actividad en vuelo de doce (12) a veinticuatro (24) meses, deberá recalificarse con el mismo explotador en un curso inicial reducido al 50%, y un entrenamiento en vuelo de una (1) hora, bajo supervisión de un instructor de tripulante de cabina, ambos programados como exceso de la tripulación mínima exigida.
- (c) Los tripulantes de cabina que se mantengan en actividad de vuelo, pero que hayan dejado de ejercer las atribuciones de una habilitación deberán:
- (1) Si no realizó actividad en vuelo en la aeronave entre noventa (90) días y trescientos sesenta y cinco (365) días, realizar un entrenamiento práctico de una (1) hora de vuelo bajo supervisión de un instructor de tripulantes de cabina, ambos programados como exceso de la tripulación mínima exigida.
 - (2) Si no realizó actividad en vuelo en la aeronave entre doce (12) meses y veinticuatro (24) meses realizar un curso inicial al 50% y una (1) hora de vuelo bajo supervisión de un instructor de tripulante de cabina, ambos programados como exceso de la tripulación mínima exigida.

63.430 Entrenamiento periódico en tierra y verificación de la competencia

- (a) El titular de una licencia de tripulante de cabina deberá recibir entrenamiento periódico en tierra y aprobar una verificación de la competencia al menos cada doce (12) meses, la cual podrá estar a cargo del inspector de tripulantes de cabina del explotador.
- (b) El entrenamiento anual en tierra dado por el explotador incluirá las materias señaladas en la Sección 63.405.
- (c) Cada dos años y en conjunto con la tripulación en vuelo el tripulante de cabina realizará prácticas de:
- (1) Emergencias en tierra (con el uso de tobogán y salidas pospuertas y ventanas de emergencia);
 - (2) emergencias en el agua (ditching); y
 - (3) extinción de incendios (uso de los extintores de las aeronaves, uso de máscaras, eliminación de humo).

63.435 Renovación de las habilitaciones

- (a) Para la renovación de las habilitaciones, el titular deberá tener la aptitud psicofísica clase 2 vigente, acreditar experiencia reciente, así como el entrenamiento periódico en tierra y la verificación de competencia vigente.
- (b) Si el tripulante de cabina ha dejado de ejercer las atribuciones de su licencia por un periodo mayor a veinticuatro (24) meses, deberá cumplir con un curso inicial completo de acuerdo al programa de instrucción del explotador aéreo y aprobar una prueba de pericia ante un inspector de tripulantes de cabina de la AAC.

63.440 Atribuciones del tripulante de cabina

- (a) Las atribuciones del tripulante de cabina son actuar como tal en las aeronaves para las que está habilitado.

(b) Los tipos de aeronave en los que el titular de la licencia de tripulante de cabina esté autorizado a ejercer las atribuciones que

le confiere dicha licencia, se anotarán en la misma, o en otro documento, en la forma determinada por la AAC.

ESPACIO DEJADO INTENCIONALMENTE EN BLANCO

Apéndice 1

Características de las licencias de miembros de tripulación de vuelo excepto pilotos

Las licencias que la AAC expida, de conformidad con las disposiciones pertinentes de este reglamento, se ajustarán a las características siguientes:

a. Datos

En la licencia constarán los siguientes datos:

- I. Nombre del país (en negrilla) con la traducción al idioma inglés.
- II. Título de la licencia (en negrilla muy gruesa) con la traducción al idioma inglés.
- III. Número de serie de la licencia, en cifras arábigas, establecido por la autoridad que otorgue la licencia.
- IV. Nombre completo del titular y su transliteración en caracteres latinos si estuviere escrito en otros caracteres.
- IVa) Fecha de nacimiento.
- V. Dirección del titular.
- VI. Nacionalidad del titular con la traducción al idioma inglés.
- VII. Firma del titular.
- VIII. Autoridad que expide la licencia y, en caso necesario, condiciones en que se expide.
- IX. Certificación respecto a la validez y autorización para que el titular ejerza las atribuciones correspondientes a la licencia, con la traducción al idioma inglés.
- X. Firma del funcionario expedidor de la licencia y fecha de otorgamiento.
- XI. Sello o marca de la autoridad otorgante de la licencia.
- XII. Habilitaciones, es decir, de tipo de aeronave (con la traducción al idioma inglés).
- XIII. Observaciones, es decir, anotaciones especiales respecto a restricciones y atribuciones, incluyendo una atestación sobre competencia lingüística (con la traducción al idioma inglés).
- XIV. Cualquier otro detalle que la AAC considere conveniente, con traducción al idioma inglés.

b. Material

Se utilizará papel de primera calidad u otro material adecuado, incluyendo tarjetas de plástico, en el cual constarán claramente los datos indicados en el párrafo a. de este Apéndice.

ESPACIO DEJADO INTENCIONALMENTE EN BLANCO

Apéndice 2**ESCALA DE CALIFICACIÓN DE LA COMPETENCIA LINGÜÍSTICA DE LA OACI****a. Descriptores holísticos**

1. Los descriptores holísticos proporcionan las características integrales y generales de los hablantes competentes y establecen el contexto en el que se comunican.
2. Los hablantes competentes deben:
 - i. Comunicarse eficazmente en situaciones de trato oral únicamente (telefonía / radiotelefonía) y en situaciones de contacto directo;
 - ii. comunicarse con precisión y claridad sobre temas comunes, concretos y relacionados con su trabajo;
 - iii. utilizar estrategias comunicativas apropiadas para intercambiar mensajes y para reconocer y resolver malos entendidos;
 - iv. manejar satisfactoriamente y con relativa facilidad las dificultades lingüísticas que surjan por complicaciones o cambios inesperados que ocurran dentro del contexto de una situación de trabajo rutinaria o de una función comunicativa que le sea familiar; y
 - v. utilizar un dialecto o acento que sea inteligible para la comunidad aeronáutica.

b. *Descriptores lingüísticos*

1. Los descriptores lingüísticos examinan las características específicas e individuales del uso del idioma.
2. La Escala de Competencia Lingüística de la OACI señalada en el Anexo 2 de este Reglamento, tiene las siguientes áreas de descripción lingüística o descriptores lingüísticos:
 - i. Pronunciación;
 - ii. Estructura;
 - iii. vocabulario;
 - iv. fluidez;
 - v. comprensión; e
 - vi. interacciones.
3. Una persona debe demostrar un nivel de competencia equivalente al nivel operacional (Nivel 4) en todos los descriptores lingüísticos.

Nivel	Pronunciación <i>Se expresa en un dialecto o acento inteligible para la comunicad aeronáutica</i>	Estructura <i>Las estructuras gramaticales pertinentes y las estructuras de las frases están determinadas por las funciones del lenguaje apropiadas a la tarea</i>	Vocabulario	Fluidez	Comprensión	Interacciones
Experto 6	La pronunciación, acentuación, ritmo y entonación, aunque posiblemente tengan influencia de la lengua primaria o de la variante regional, casi nunca interfieren en la facilidad de comprensión.	Utiliza estructuras gramaticales básicas y complejas, y las estructuras de frases con buen dominio y coherencia.	La amplitud y precisión del vocabulario son generalmente adecuadas para comunicarse eficazmente sobre una amplia variedad de temas familiares y no familiares. Emplea una variedad de modismos, matices y tonos.	Capaz de expresarse con todo detalle y fluidez natural y sin esfuerzo. Puede variar la fluidez del discurso para lograr efectos estilísticos, por ejemplo para recalcar un punto. En su discurso emplea apropiada y espontáneamente acentuaciones y conjunciones.	Comprende con exactitud y de forma coherente y en casi todos los contextos puede comprender las sutilezas lingüísticas y culturales.	Interactúa con facilidad en casi todas las situaciones. Puede captar indicios verbales y no verbales y responde a ellos apropiadamente.
Avanzado 5	La pronunciación, acentuación, ritmo y entonación, aunque tengan la influencia de la lengua primaria o de la variante regional, rara vez interfieren en la facilidad de comprensión.	Utiliza las estructuras gramaticales básicas y las estructuras de frases con buen dominio y coherencia. Intenta expresarse mediante estructuras complejas aunque con errores que alguna vez interfieren con el significado.	La amplitud y la precisión del vocabulario son suficiente para comunicarse eficazmente sobre temas comunes, concretos y relacionados con el trabajo. Puede parafrasear de forma coherente y satisfactoria. Algunas veces emplea modismos.	Capaz de expresarse con todo detalle y con relativa facilidad sobre temas familiares, pero no puede variar la fluidez del discurso como recurso estilístico. En su discurso emplea apropiadamente acentuaciones o conjunciones.	Comprende con exactitud temas comunes, concretos y relacionados con el trabajo y con bastante exactitud cuando enfrenta complicaciones de carácter lingüístico, circunstancial o cambios imprevistos. Es capaz de comprender una gran diversidad de variantes lingüísticas (dialectos y acentos) o tonos.	Las respuestas son inmediatas, apropiadas e informativas. Maneja la relación orador / receptor eficazmente.
Operacional 4	La pronunciación, ritmo y entonación tiene la influencia de la lengua primaria o de la variante regional pero sólo en algunas ocasiones interfiere en la facilidad de comprensión.	Utiliza las estructuras gramaticales básicas y las estructuras de frases creativamente y, por lo general con buen dominio. Puede cometer errores, especialmente en circunstancias no ordinarias o imprevistas pero rara vez interfieren con el significado.	La amplitud y la precisión del vocabulario son por lo general suficientes para comunicarse eficazmente sobre temas comunes concretos y relacionados con el trabajo. Con frecuencia puede parafrasear satisfactoriamente aunque carece del vocabulario necesario para desenvolverse en circunstancias extraordinarias o imprevistas.	Capaz de expresarse con frases largas a un ritmo apropiado. Ocasionalmente puede perder fluidez durante la transición entre un discurso practicado y otro formulado en una interacción espontánea pero sin impedir una comunicación eficaz. En su discurso emplea limitadamente acentuaciones o conjunciones. Las palabras superfluas no lo confunden.	Comprende con bastante exactitud temas comunes, concretos y relacionados con el trabajo, cuando el acento o las variantes utilizadas son inteligibles para la comunidad internacional de usuarios. Cuando enfrenta complicaciones de carácter lingüístico o circunstancial o acontecimientos imprevistos, su comprensión es más lenta y requiere estrategias de aclaración.	Por lo general las respuestas son inmediatas, apropiadas e informativas. Inicia y sostiene intercambios verbales aún cuando trata sobre situaciones imprevistas. Ante posibles malentendidos verifica con firma o clarifica adecuadamente.
Los niveles 1, 2 y 3 figuran en la página siguiente						

Nivel	Pronunciación <i>Se expresa en un dialecto o acento inteligible para la comunicad aeronáutica</i>	Estructura <i>Las estructuras gramaticales pertinentes y las estructuras de las frases están determinadas por las funciones del lenguaje apropiadas a la tarea</i>	Vocabulario	Fluidez	Comprensión	Interacciones
Los niveles 4, 5, y 6 figuran en la página precedente						
Pre-operacional 3	La pronunciación, acentuación, ritmo y entonación tienen la influencia de la lengua primaria o de la variante regional y con frecuencia interfieren en la facilidad de comprensión.	No siempre domina bien las estructuras gramaticales básicas y las estructuras de frases relacionadas con situaciones previsibles. Los errores interfieren frecuentemente con el significado.	La amplitud y la precisión del vocabulario son por lo general adecuadas para comunicarse sobre temas comunes, concretos o relacionados con el trabajo pero la gama es limitada y la selección de términos por lo general es inapropiada. Con frecuencia no puede parafrasear satisfactoriamente por falta de vocabulario.	Capaz de expresarse con frases largas pero con pausas que, por lo general, son inapropiadas. Las dudas y la lentitud en el procesamiento de la lengua no le permiten comunicarse eficazmente. Los términos superfluos lo confunden algunas veces.	Comprende con relativa exactitud temas comunes, concretos y relacionados con el trabajo cuando el acento o las variantes utilizadas son lo suficientemente inteligibles para una comunidad internacional de usuarios. Puede no comprender alguna complicación lingüística o circunstancial o una situación imprevista.	Algunas veces las respuestas inmediatas, apropiadas e informativas. Puede iniciar y sostener intercambios verbales con cierta facilidad sobre temas familiares y situaciones previsibles. Generalmente la respuesta es inadecuada cuando enfrenta situaciones imprevistas.
Elemental 2	La pronunciación, acentuación, ritmo y entonación tienen una fuerte influencia de la lengua primaria o de la variante regional y generalmente interfieren en la facilidad de comprensión.	Demuestra un dominio limitado de unas pocas estructuras gramaticales y estructuras de frases sencillas, aprendidas de memoria.	Vocabulario limitado únicamente a palabras aisladas o a frases memorizadas.	Puede expresarse con frases cortas, aisladas y aprendidas de memoria, con pausas frecuentes y utilizando palabras superfluas que pueden prestarse a confusión mientras trata de hallar expresiones y articular términos menos familiares.	La comprensión se limita a frases aisladas, aprendidas de memoria, cuando son articuladas cuidadosa y lentamente.	Responde lentamente y a menudo lo hace de forma inapropiada. Su interacción se limita a intercambios de rutinas sencillos.
Pre-elemental 1	Desempeño de nivel inferior al elemental.	Desempeño de nivel inferior al elemental.	Desempeño de nivel inferior al elemental.	Desempeño de nivel inferior al elemental.	Desempeño de nivel inferior al elemental.	Desempeño de nivel inferior al elemental.

Nota.- El Nivel operacional (Nivel 4) es el nivel de competencia lingüística mínimo requerido para las comunicaciones radiotelefónicas. Los Niveles 1 a 3 describen los niveles preelemental, elemental, y preoperacional de competencia lingüística, respectivamente, y todos ellos describen un grado de competencia inferior al establecido en los requisitos de competencia lingüística de la OACI. Los Niveles 5 y 6 describen los niveles avanzado y de experto a un grado de competencia superior al requisito mínimo. En general, la escala sirve de referencia para la capacitación y evaluación, y para la asistencia a los candidatos en la obtención del Nivel operacional (Nivel 4).

ESPACIO DEJADO INTENCIONALMENTE EN BLANCO