

CIRCULAR DE ASESORAMIENTO

CA	: CA-PEL-61/63/65-01
FECHA	: 20/03/2019
REVISIÓN	: Primera
EMITIDA POR	: DGAC

ASUNTO: MÉTODOS ACEPTABLES DE CUMPLIMIENTO (MAC) Y MATERIAL EXPLICATIVO E INFORMATIVO (MEI) DE LOS RAB 61, RAB 63 Y RAB 65**Sección A - Propósito**

La presente circular de asesoramiento (CA) contiene los métodos aceptables de cumplimiento (MAC) y el material explicativo e informativo (MEI), con el propósito de aclarar y servir de guía al personal aeronáutico, para el cumplimiento de los requisitos establecidos en los Reglamentos Aeronáuticos Bolivianos RAB 61, RAB 63 y RAB 65, referidos al otorgamiento de licencias del personal aeronáutico.

Sección B - Alcance

Proporcionar una guía de procedimientos, así como para los postulantes a una licencia o habilitación aeronáutica, que solicitan el otorgamiento de las mismas, bajo la correcta interpretación de los requisitos establecidos en los RAB 61, RAB 63 y RAB 65.

Sección C - Información

- a. Las numeraciones precedidas por las abreviaturas MAC o MEI indican el número de la Sección de los RAB 61, RAB 63 o RAB 65 al cual se refieren.
- b. Las abreviaturas MAC o MEI se definen como:
 1. Métodos aceptables de cumplimiento (MAC): Proponen los mejores medios y métodos conocidos para el cumplimiento de un requisito específico de los RAB 61, RAB 63 o RAB 65; pero no necesariamente los únicos posibles aceptables para la DGAC.
 2. Material explicativo e informativo (MEI): Proporciona la interpretación que explica el significado de un requisito de los RAB 61, RAB 63 o RAB 65.
- c. Si un párrafo o sección específica no tiene MAC o MEI, se considera que dicho párrafo no lo requiere.
- d. En esta CA para una mejor comprensión, se ha ordenado el desarrollo de los MAC/MEI, en primer lugar, para el RAB 61, consecutivamente el RAB 63 y finalmente el RAB 65.
- e. En esta CA para una mejor comprensión de los requisitos de los RAB 61, RAB 63 y RAB 65, se ha ordenado el desarrollo del MEI antes del MAC, cuando corresponda.

Sección D – Métodos aceptables de cumplimiento y material explicativo e informativo del RAB 61

Capítulo A - Generalidades

MEI 61.025 - Convalidación de licencia

Sobre el concepto de convalidación

El documento 9379 OACI Parte II, Numeral 2.3.4.1, describe que un Estado puede dar validez a las licencias expedidas por otro Estado contratante para su uso en aeronaves matriculadas en su propio territorio. La convalidación de una licencia extranjera la define el Anexo 1 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional como la *“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”*.

De este modo, el RAB en la Sección 61.001, define a la convalidación como la *“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”*.

También, la Parte II, Numeral 2.3.4.2 del Doc. 9379 aclara que la convalidación no podrá utilizarse sin la licencia original. Las atribuciones de la convalidación siempre dependerán de que la licencia original siga siendo válida y no podrán superar las atribuciones de dicha licencia.

Sobre el Párrafo (a) Cumplimiento de las normas migratorias y laborales

Cuando se establece el cumplimiento de las normas migratorias y laborales respectivas del país que convalida, el postulante debe haber calificado ante las autoridades pertinentes para, en primer lugar contar con la calidad migratoria correspondiente que exige el Estado Plurinacional de Bolivia, y segundo, para la obtención de su visa laboral, dado que si bien la DGAC puede convalidar una licencia extranjera, no significa que ello permita al titular de la licencia estar autorizado para trabajar en el país, sino cumple previamente con los requisitos formales.

MEI 61.025 (b) y (c) - Convalidación de licencia

Sobre las habilitaciones de la licencia extranjera

La DGAC quien es el que convalida incluirá en la autorización que expida, todas o algunas (según corresponda) de las habilitaciones que el titular posee. Para el ejercicio de las atribuciones concedidas, el titular debe portar la convalidación emitida por al DGAC conjuntamente con la licencia extranjera.

MEI 61.025 (b) y (c) - Convalidación de licencia

Sobre las habilitaciones insertas en la licencia extranjera.

No necesariamente la DGAC tiene la obligación de reconocer en la convalidación todas las habilitaciones de la licencia original, sino que va a reconocer aquella en la que el titular va a ejercer las atribuciones en aeronaves de matrícula del país que otorga ésta. Por tal motivo, no se puede incorporar a la convalidación una nueva habilitación que no figure en su licencia del Estado emisor.

MEI 61.025 (f) (2) - Convalidación de licencia

Sobre comprobación de la experiencia reciente a través de otro medio aceptable por la DGAC

Con la finalidad de verificar la experiencia reciente que posee el titular de la licencia, puede presentar los

diferentes registros para ser reconocidos por la DGAC, debiendo contar cada uno de ellos con las formalidades de rigor que establece el Estado Plurinacional de Bolivia. Esos registros tienen como fin inmediato verificar la experiencia de la persona y así ver que habilitaciones ejercerá en el Estado.

MAC (f) (2) 61.025 - Convalidación de licencia

Sobre la comprobación de la experiencia reciente a través de otro medio aceptable por la DGAC

- a. El libro de vuelo del piloto;
- b. Una certificación del explotador de servicios aéreos dado que en algunos casos las AAC no llevan el control interno de las horas de vuelo del piloto; y
- c. los registros de a bordo de las aeronaves (bitácora de la aeronave).

Los registros citados pueden presentarse en versiones electrónicas siempre y cuando cumplan con las formalidades establecidas por el Estado Plurinacional de Bolivia.

Es importante destacar que en el RAB no se requiere que la documentación sea legalizada consularmente y existe la **Decisión JG 27/23** sobre la optimización de los trámites de convalidación de licencias, adoptada por la Junta General, en la que se exhorta a los Estados para optimizar los trámites de convalidación de licencias entre los Estados del SRVSOP, eliminando los requisitos que no aportan valor a la seguridad operacional, como la legalización consular para la verificación de licencias y otros documentos que pueden ser verificados por las DGAC con mecanismos de consulta directa (Correos Electrónicos).

MEI (f) (6) 61.025 - Convalidación de licencia

Sobre la evaluación de competencia lingüística en el idioma del Estado que otorga la convalidación

La evaluación está dirigida para aquellos postulantes que no hablen el idioma oficial del Estado Plurinacional de Bolivia quien será el que convalidará. La evaluación podrá ser realizada en una organización autorizada por la DGAC para las evaluaciones de competencia lingüística, aplicando la misma escala establecida por la OACI. En la convalidación deberá figurar el nivel de competencia en el idioma del Estado Plurinacional de Bolivia. El propósito de esta evaluación es asegurar que durante la operación del vuelo en territorio nacional exista un idioma común entre las tripulaciones y de este modo mitigar riesgos del idioma.

MEI (f) (7) 61.025 - Convalidación de licencia

Sobre la aprobación de la prueba de pericia

La facultad que tiene la DGAC para requerir una prueba de pericia, se basa en el Artículo 33° del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, en donde se establece que las licencias expedidas por un Estado contratante al Convenio, podrán ser reconocidas como válidas por los demás Estados contratantes, siempre que los requisitos de acuerdo con los cuales se haya expedido dichas licencias sean iguales o superiores a las normas mínimas establecidas.

MAC 61.025 (f) (7) - Convalidación de licencia

Sobre la aprobación de la prueba de pericia

Aprobar una prueba de pericia ante la DGAC.

MEI 61.025 (h) - Convalidación de licencia

Sobre la consulta a la AAC de origen sobre la validez de la licencia y certificado médico

Las consultas a la AAC de origen tienen como objetivo confirmar la validez de los requisitos técnicos para el ejercicio de las atribuciones de una licencia, lo que no proporciona una certificación consular, la cual solo da fe que el documento certificado es copia fiel del original.

El Anexo 1 dispone que la autoridad otorgadora de licencias confirme la validez de la licencia extranjera antes de expedir la convalidación para su uso en operaciones de transporte aéreo comercial. La DGAC debe velar por el cumplimiento de todos los requisitos aplicables, tanto nacionales como de la OACI. En el caso del RAB 61 es obligatorio tener la confirmación de la validez de la licencia por parte de la AAC que la expide para todas las licencias y no podría ser atendido cualquier trámite de convalidación sin el cumplimiento de ello. Inclusive este requisito es verificado con la PQ 3.307 del CMA del USOP correspondiente a PEL.

Actualmente, con el desarrollo tecnológico estos procesos dejan de ser complicados al tener herramientas virtuales de consulta automática que proporciona esta información actualizada en línea.

MAC 61.025 (h) - Convalidación de licencia

Sobre la consulta a la AAC de origen sobre la validez de la licencia y certificado médico

Las solicitudes de certificación de licencia, certificado médico y otros documentos emitidos, pueden ser atendidas por la DGAC mediante correo electrónico, certificación oficial o medios virtuales de consulta, conteniendo como mínimo la siguiente información:

- Apellidos y nombres del titular de la licencia;
- tipo de licencia y número, habilitaciones, fecha de expedición de la licencia, restricciones;
- certificado médico, clase, validez, restricciones;
- observaciones; y
- fecha de emisión de la certificación, con la identificación del funcionario que certifica la validez o del sitio web oficial de la AAC donde se obtuvo la información.

Ejemplo de método virtual de consulta disponible por un Estado (a continuación)

Paso 1. Consulta en el sitio web de la AAC

:: Seleccione una entidad	
Entidad:	<input type="text"/>
:: Seleccione un idioma	
Idioma:	Español
:: Consulta de personal aeronáutico	
Código AAC:	<input type="text"/>
Nombre	<input type="text"/>
Número de licencia	<input type="text"/>
Tipo de licencia	<input type="text"/>
BUSCAR	

Paso 2. Respuesta de la AAC por correo electrónico:

Estimado señor/señora
Nombre

AAC
País

En respuesta a su correo, y de acuerdo a nuestros registros, declaramos que:

(Nombre del titular del piloto), fecha de nacimiento (día/mes/año) y registrado en esta AAC con el código (número de código), es titular de las siguientes licencias, que no tienen fecha de vencimiento:

Licencia (Título / Categoría)	Número

y de las siguientes habilitaciones:

Licencia (Título / Categoría)	Validez

El certificado médico del titular se vence el (fecha de validez del certificado médico)

El titular SI/NO posee antecedentes sancionatorios, suspensiones, infracciones, y NO/SI se encuentra suspendido de las atribuciones de su licencia.

Atentamente,

Nombre del funcionario responsable de la oficina de licencias

Cargo

AAC responsable de la información

Correo electrónico

Número de teléfono

MEI 61.030 - Conversión

Sobre el concepto de conversión

De acuerdo al Documento 9379 de la OACI, Parte 2, Capítulo II, Numeral 2.3.3.1, los Estados también tienen la opción de expedir una licencia nacional basándose en una extranjera, con lo que aceptan el hecho de que la titularidad de una licencia expedida por otro Estado contratante es una manera de demostrar el cumplimiento de sus propios reglamentos nacionales en materia de licencias.

El Numeral 2.3.3.2 del mismo documento, expresa que la conversión de una licencia de otro Estado contratante puede llevarse a cabo de manera individual verificando cada una de las licencias extranjeras para determinar si se puede expedir una licencia con este método.

Si bien los requisitos de conversión son similares a la convalidación en cuanto a los documentos a presentar, en algunos Estados se utiliza este mecanismo para reconocer licencias que se otorgan a ciudadanos nacionales en el extranjero o aquellos que vienen operando con convalidaciones por un determinado número de horas o tiempo prolongado en un explotador aéreo nacional.

La licencia deberá ser emitida con la habilitación que corresponde a la verificación de pericia que realizó ante la AAC.

MEI 61.035 - Convalidación automática

Sobre el concepto de convalidación automática:

Esta modalidad surge de la Enmienda 174 del Anexo 1, que permite que dentro de un grupo de Estados que sean partes en un acuerdo oficial sujeto a la reglamentación común sobre otorgamiento de licencias, se convaliden automáticamente las licencias expedidas por cualquiera de los Estados del grupo. Este tipo de acuerdo oficial puede implantarse en distintas regiones, otorga más movilidad al personal titular de licencias y puede aplicarse con el apoyo de una organización regional de vigilancia de la seguridad operacional.

Los Estados contratantes podrán convalidar mutuamente sus licencias en forma automática, siempre que:

- a) hayan adoptado reglamentos comunes de otorgamiento de licencias que cumplan lo dispuesto en el Anexo;
- b) hayan concertado un acuerdo oficial en que se reconozca el proceso de convalidación automática;
- c) hayan establecido un sistema de vigilancia que garantice que se sigan cumpliendo los reglamentos comunes sobre otorgamiento de licencias; y
- d) hayan registrado el acuerdo ante la OACI de conformidad con el Artículo 83 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

Sobre la expedición directa, conversión, convalidación y convalidación automática

Conforme al Doc. 9379 de la OACI, Parte II, Capítulo 2, Sección 2.3, Enmienda 174 al Anexo I, existen tres opciones:

- 1) Expedición directa
- 2) Convalidación
- 3) Conversión de licencias

Para una mejor comprensión e ilustración de las diferencias entre los distintos métodos utilizados, a continuación se desarrolla un cuadro comparativo, que incluye también la convalidación automática de licencias que corresponde a la Enmienda 174 del Anexo 1.

Diferencias principales entre la expedición directa, la conversión, convalidación, y convalidación automática

	Expedición directa	Conversión	Convalidación	Convalidación automática
Expedición	<ul style="list-style-type: none"> • No existe el requisito previo de ser titular de una licencia. • La AAC ha establecido un sistema para asegurar el cumplimiento de todos los requisitos (edad, conocimientos, experiencia, pericia, instrucción recibida, competencia lingüística, aptitud psicofísica) antes de expedir la licencia. 	<ul style="list-style-type: none"> • El solicitante debe ser titular de una licencia expedida por otro Estado contratante. • La AAC reconoce que ser titular de una licencia de otro Estado contratante es una manera aceptable de demostrar el cumplimiento de los reglamentos nacionales y los requisitos de la OACI sobre licencias. • En algunos casos, la conversión de la 	<ul style="list-style-type: none"> • El solicitante debe ser titular de una licencia expedida por otro Estado contratante de la OACI. • Al expedir una convalidación, la AAC que la otorga, acepta que la licencia extranjera es equivalente a las licencias nacionales, previa verificación de requisitos. 	<ul style="list-style-type: none"> • El solicitante debe ser titular de una licencia expedida por otro Estado del SRVSOP. • Al expedir un certificado de convalidación automática, la autoridad otorgadora de licencia acepta que la licencia emitida por un Estado del SRVSOP es equivalente a las licencias nacionales.

	Expedición directa	Conversión	Convalidación	Convalidación automática
		<p>licencia extranjera, está destinada a personal que viene ejerciendo en forma continua operaciones bajo convalidaciones renovables o destinada específicamente a personal nacional que la ha obtenido en el extranjero.</p>		
Validez de la licencia	<ul style="list-style-type: none"> La validez de la licencia depende de si el titular mantiene la competencia y cumple los requisitos sobre experiencia reciente establecidos por el Estado y cuando sea requerido, un certificado médico vigente. 	<ul style="list-style-type: none"> la validez de la licencia depende de si el titular mantiene la competencia y cumple los requisitos sobre experiencia y experiencia reciente establecidos por el Estado. Tras la conversión, la licencia original (extranjera) puede dejar de ser válida sin que ello influya en la validez de la licencia convertida. 	<ul style="list-style-type: none"> El titular debe mantener la competencia y cumplir los requisitos sobre experiencia reciente establecidos por el Estado de expedición para mantener la validez de la licencia original y por ende de la convalidación otorgada. El certificado de convalidación puede ser más restrictivo (en cuanto a la duración y las atribuciones) que la licencia original. 	<ul style="list-style-type: none"> El titular debe mantener la competencia y cumplir los requisitos sobre experiencia reciente establecidos por el Estado de expedición para mantener la validez de la licencia original. El certificado de convalidación puede ser más restrictivo (en cuanto a la duración y las atribuciones) que la licencia original.
Ampliación de atribuciones	<ul style="list-style-type: none"> Podrán añadirse habilitaciones adicionales con arreglo a los requisitos nacionales. 	<ul style="list-style-type: none"> Podrán añadirse habilitaciones adicionales a la licencia convertida con arreglo a los requisitos nacionales. 	<ul style="list-style-type: none"> Las posibles habilitaciones adicionales deberán añadirse previamente a la licencia de origen, para que puedan tenerse en cuenta en la convalidación (el certificado de convalidación no puede otorgar más atribuciones que la licencia de origen). 	<ul style="list-style-type: none"> Las posibles habilitaciones adicionales deberán añadirse previamente a la licencia de origen para que puedan tenerse en cuenta en la convalidación (el certificado de convalidación no puede otorgar más atribuciones)

	Expedición directa	Conversión	Convalidación	Convalidación automática que la licencia de origen.
Evaluaciones	<ul style="list-style-type: none"> El postulante debe aprobar las evaluaciones de conocimientos teóricos y la verificación de pericia o chequeos prácticos, conforme al sistema de evaluación empleado por la AAC que expide la licencia. 	<ul style="list-style-type: none"> El postulante debe aprobar las evaluaciones de conocimientos teóricos (solo respecto a las diferencias con los RAB correspondientes a la licencia y operación a efectuar) y la verificación de pericia o chequeo práctico, conforme al sistema de evaluación empleado por la AAC que expide la licencia. 	<ul style="list-style-type: none"> El postulante debe aprobar el examen de conocimientos teóricos respecto a las diferencias con el reglamento RAB y una prueba de pericia o chequeo práctico. Solo en el caso de los Estados del SRVSOP, no será requerido el chequeo de pericia o la evaluación práctica cuando cuenten con requisitos similares o superiores a los RAB, al haber culminado el proceso de armonización o adopción. 	<ul style="list-style-type: none"> No requiere al postulante exámenes de conocimientos teóricos ni verificación de pericia o verificación práctica.

**Ventajas de la expedición directa,
la conversión, convalidación, y la convalidación automática de licencias.**

	Expedición directa	Conversión	Convalidación	Convalidación automática
Ventajas	<ul style="list-style-type: none"> El proceso de expedición de licencias al personal está controlado íntegramente por el Estado. Puede adaptarse a las necesidades específicas del Estado. 	<ul style="list-style-type: none"> No precisa el establecimiento de un sistema completo de otorgamiento de licencias al personal. No es necesario mantener la validez de la licencia extranjera original una vez realizada la conversión. Pueden añadirse habilitaciones a la licencia convertida. 	<ul style="list-style-type: none"> El único requisito para el Estado que expide la convalidación es asegurarse de que la licencia original es auténtica y válida, y de que las atribuciones y la validez que se hayan a otorgar no superan a las de dicha licencia. 	<ul style="list-style-type: none"> El único requisito para el Estado que expide la convalidación es asegurarse de que la licencia original es auténtica y válida, y de que las atribuciones y la validez que se hayan a otorgar no superan a las de dicha licencia.
Método más adecuado	<ul style="list-style-type: none"> Cuando el Estado expide un número suficiente de licencias (por ejemplo, más de 100 licencias activas) en el mismo grado y de la misma categoría. 	<ul style="list-style-type: none"> Para otorgar una licencia a nacionales que han recibido instrucción en el extranjero, expatriados de larga duración (por ejemplo, más de un año) o nacionales extranjeros que deseen trabajar o volar en el territorio del Estado. 	<ul style="list-style-type: none"> Para otorgar una autorización de corto plazo para volar una aeronave de matrícula nacional al titular de una licencia expedida en otro Estado contratante. 	<ul style="list-style-type: none"> Para otorgar una autorización de corto plazo para volar una aeronave de matrícula nacional al titular de una licencia expedida en otro Estado contratante.

MEI 61.040 - Solicitudes y calificaciones

Sobre el formato de la solicitud para una licencia

A fin de guardar relación con la armonización dentro de los Estados participantes del SRVSOP y la estandarización de la documentación, se hace necesario determinar qué información mínima deberá ser requerida por la DGAC en las solicitudes a ser presentadas por un postulante a una licencia y/o habilitación aeronáutica.

MAC 61.040 - Solicitudes y calificaciones

Sobre el formato de la solicitud para una licencia

El formulario de solicitud deberá por lo menos contener los siguientes ítems de información:

- Nombres y apellidos completos.
- Dirección domiciliaria.
- Correo electrónico.

- Documento y número de identificación.
- Licencia y/o habilitación que solicita.
- Fecha y lugar de nacimiento.
- Nacionalidad.
- Detalle de instrucción y/o experiencia que sustenta la solicitud.
- Registro de horas de vuelo.
- Fecha de la solicitud.
- Firma del solicitante.
- Certificado médico vigente
- Nivel de idioma inglés y fecha de vencimiento.

MEI 61.045 (d) (2) - Control del uso de sustancias psicoactivas y neurotrópicas

Sobre términos suspensión, cancelación y revocación de licencia

Con el fin de establecer el significado de los términos que se mencionan en la Sección 61.045, en relación a las medidas administrativas que establece la RAB, a continuación, se describen el concepto de suspensión, cancelación y revocación, utilizados generalmente para describir una determinada situación jurídica. Generalmente cualquiera de ellas, va acompañada de un acto administrativo válido que sustente la decisión.

Suspensión.- Cuando los privilegios que le confiere la licencia quedan temporalmente interrumpidos por alguna causa; sin embargo, los registros físicos y electrónicos del titular se mantienen con la debida anotación que la licencia se encuentra suspendida y el motivo de dicha suspensión.

Ejemplo: Puede darse la suspensión como una medida de sanción, tras advertirse que se ha transgredido un requisito o un reglamento o como resultado de un accidente en el que ha estado implicado el titular de la licencia.

Cancelación.- Anular, hacer ineficaz los efectos de un acto; los registros se mantienen tanto en forma física como electrónica, con la debida anotación que indique que fue cancelado y sus motivos. Un ejemplo podría ser anular una de las habilitaciones colocadas en la licencia al detectarse que la documentación presentada no está completa y es imposible subsanar ello.

Revocación.- Dejar sin efecto una licencia; los registros se mantienen tanto en forma física como electrónica, con la debida anotación que indique que fue revocada y sus motivos.

Ejemplo: Luego de un proceso de investigación llevado a cabo por la AAC, se detecta que el titular de la licencia ha cometido una falta grave al poner en riesgo la seguridad operacional, lo cual conforme al reglamento de sanciones del Estado amerita la revocatoria de la licencia del titular.

MEI 61.050 a) - Licencias temporales

Sobre la emisión de las licencias temporales

Con el propósito de agilizar los procesos que debe realizar el usuario y una vez que la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) haya verificado a través de un inspector o un examinador designado que el solicitante a una licencia y/o habilitación aeronáutica ha cumplido en forma satisfactoria con la verificación de pericia, demostrando su capacidad en los procedimientos y maniobras requeridos en los RAB, el inspector y/o examinador le otorgará una licencia temporal que le permita de inmediato ejercer las atribuciones de la licencia y/o habilitación solicitadas, y pueda ser, por ejemplo, programado por un explotador de servicios aéreos, para realizar vuelos.

Se recomienda que el plazo de la licencia temporal sea lo más acotado posible con el fin de procurar la emisión de su licencia definitiva en el menor tiempo posible.

En el caso de las licencias temporales, el control para su expedición y entrega al inspector y/o examinador a cargo de la verificación de pericia, está a cargo de la oficina de licencias, como responsable de este proceso.

MAC 61.050 a) - Licencias temporales

Sobre la emisión de las licencias temporales

La licencia temporal emitida por un inspector de la Dirección General de Aeronáutica Civil o un examinador designado, deberá por lo menos contener los siguientes incisos; con la numeración en números romanos similar a la licencia definitiva:

- Nombres y apellidos completos del titular de la licencia temporal.
- Dirección domiciliaria.
- Título y número de la licencia (éste último cuando corresponda).
- Habilitaciones y limitaciones.
- Fecha de nacimiento.
- Nacionalidad.
- Nombre y firma del inspector o examinador designado que ha realizado la verificación.
- Fecha de emisión.

Las condiciones de emisión de una licencia de carácter temporal, están sujeta a la aprobación de la DGAC. Para la elaboración de una licencia definitiva, se cancelará en los siguientes casos y deberá especificarse en la licencia temporal:

- Al ser reemplazada por la definitiva.
- Si la DGAC encuentra un error cometido en su emisión.
- Si la DGAC comprueba que fue emitida ilegalmente o es un fraude o existió falsedad en la presentación de documentos.
- A la negación del titular a realizar una verificación de vuelo requerido por un inspector de la DGAC, en un caso justificado que amerite verificar la evaluación de un examinador
- En cualquier caso, al término de 120 días de su emisión.

MEI 61.060 (b) - Vigencia de la licencia de alumno piloto

Sobre la vigencia de la licencia de alumno piloto

El propósito de establecer la vigencia de 24 meses para una licencia de alumno piloto, es garantizar dentro de este periodo la finalización adecuada del programa de instrucción que viene siguiendo para la obtención de la licencia de piloto privado, en la categoría de aeronave correspondiente.

Si por alguna situación el alumno piloto no ha podido obtener la licencia de grado superior dentro del citado plazo, deberá presentar una solicitud de ampliación de vigencia, adjuntando aquellos documentos que requieren actualización a consideración de la DGAC.

MEI 61.090 (a) y (b) - Exámenes de conocimientos teóricos: Fraudes y otras conductas no autorizadas.

Previo al desarrollo del examen de conocimientos teóricos que establece el RAB, la persona responsable de la administración del examen, deberá informar al postulante sobre aquellas conductas no autorizadas mientras realiza la evaluación, y que en caso de cometerlas le será suspendido y retirado el mismo, no pudiendo participar de un nuevo examen hasta transcurrido UN (1) año de la fecha anterior.

MEI 61.110 - Prueba de pericia en vuelo:**Examinadores de vuelo autorizados.**

El Doc. 9379 de la OACI, Parte II, Capítulo 5, Numeral 5.4.2, prescribe que “Los examinadores, tanto de teoría como de pruebas prácticas, serán profesionales experimentados y con mucha experiencia en instrucción y evaluación”.

A su vez, el Numeral 5.4.3 expresa que *“Las autoridades otorgadoras de licencias deberían especificar las cualificaciones mínimas para el nombramiento como examinador. Por ejemplo, un examinador de vuelo deberá poseer una licencia del grado y la categoría apropiados para las pruebas de vuelo que vaya a realizar (por ejemplo, piloto comercial - avión) y ser titular, o haberlo sido, de una habilitación o autorización de instructor de vuelo, además de tener un nivel de vuelo personal impecable”.*

El RAB 61, en la Sección 61.001 entre sus definiciones, prevé la figura de examinador y expresa: *“Persona designada y autorizada como examinador de vuelo por la Autoridad de Aviación Civil (DGAC), adecuadamente calificada por su integridad, para realizar, en nombre de la DGAC, las pruebas de pericia y las verificaciones de competencia”.*

Los examinadores son designados por la DGAC para llevar a cabo las evaluaciones de pericia que la misma determina. Podrían ser:

- a) Examinadores permanentes de la DGAC (o también denominados inspectores de la DGAC);
y
- b) Examinadores designados por la DGAC (para determinadas pericias y por un tiempo específico de un máximo de TRES (3) años, que pueden ser particulares o personal de los CIAC/CEAC autorizados por la DGAC).

El Doc. 9379 de la OACI, Parte II, Capítulo 5, Numeral 5.4.7, prescribe que una vez nombrado un examinador de la DGAC o designado a una persona ajena a la DGAC para esa función, la DGAC es responsable de supervisar estrechamente las actividades posteriores del examinador.

Para ello, se debe establecer requisitos sobre el número mínimo de exámenes anuales impartidos por cada examinador. También se debe definir los requisitos para la observación periódica de los exámenes, especialmente las verificaciones prácticas impartidas por el examinador a fin de supervisar el desempeño y aplicar medidas correctivas (por ejemplo, instrucción) en caso necesario.

El examinador demostrará sus competencias en las evaluaciones del desempeño de los solicitantes o titulares de licencias durante las verificaciones.

MEI 61.120 - Libro de vuelo del piloto**Sobre las anotaciones en el libro de vuelo personal del piloto**

El RAB 61, Sección 61.120 (b) (2) (vii) establece la opción para el piloto de registrar “otras horas como piloto”, las cuales se refieren a los siguientes casos:

- a. Como instructor o examinador de vuelo.- A fin de dar cumplimiento a lo establecido en el RAB 61, Capítulo J, que requiere la demostración de horas de experiencia como instructor de vuelo, entre otros requisitos, para renovar las atribuciones de esta habilitación.
- b. Como piloto al mando bajo supervisión.- De acuerdo a lo establecido en el Anexo 1 de la OACI, Numeral 2.1.9 y el RAB 61, Sección 61.120 (c) (6) reconocimiento del tiempo de vuelo, se establece que el piloto que actúe de piloto al mando bajo supervisión, tendrá derecho a acreditar por completo

dicho tiempo de vuelo, a cuenta del tiempo total de vuelo exigido para el otorgamiento de una licencia de grado superior.

Sobre la acreditación por completo del tiempo de vuelo al copiloto

- c. De acuerdo a lo dispuesto en el Anexo 1, Numeral 2.1.9 y el RAB 61.110 (b)(6)(ii) reconocimiento del tiempo de vuelo, un piloto que actúe en el puesto del copiloto en una aeronave certificada para volar con un solo piloto pero que requiera copiloto por disposición de la DGAC de un Estado contratante, tendrá derecho a que se le acredite por completo a cuenta del tiempo de vuelo exigido para una licencia de grado superior, si la aeronave está equipada para volar con un piloto y vuela con tripulación múltiple; es decir que en el puesto del copiloto existan los mismos equipos de navegación que en el puesto del piloto, que le permita realizar exactamente todas las maniobras de vuelo que el piloto al mando.

Sobre los alcances del reconocimiento de las horas de vuelo como piloto al mando bajo supervisión

- d. El piloto al mando bajo supervisión es el copiloto en una operación de transporte aéreo, que actúa en una aeronave que requiere ser operada con un copiloto y que tendrá derecho a que se le acredite por completo el tiempo de vuelo de práctica de piloto al mando bajo supervisión durante el cual el copiloto haya desempeñado las obligaciones y las funciones de piloto al mando bajo la supervisión de un piloto al mando designado a esos efectos por el explotador de servicios aéreos, pero solamente si se cumplen las condiciones siguientes:
- el copiloto es responsable de verificar la exactitud del plan de vuelo propuesto y el manifiesto de carga para el vuelo, incluyendo el cálculo de combustible;
 - el copiloto se asegura que cada miembro de la tripulación lleve a cabo todas las verificaciones aplicables durante las fases de vuelo que se indican a continuación, y de acuerdo con el sistema de control establecido por el explotador en el manual de operaciones o en otro documento aplicable: antes del despegue, durante el despegue, en vuelo, durante el aterrizaje y en cualquier situación de emergencia;
 - durante el vuelo, el copiloto lleve a cabo todos los deberes y funciones de un piloto al mando, en la medida que sea viable desde su puesto de copiloto;
 - en el caso de operaciones llevadas a cabo por medios automáticos, el copiloto toma todas las decisiones relacionadas con el uso de los sistemas de vuelo y de tierra pertinentes;
 - el copiloto se asegura de que se resuelven todos los problemas derivados de las condiciones meteorológicas, las comunicaciones y los procedimientos de control de tránsito aéreo;
 - el piloto al mando designado para supervisar al copiloto ha certificado apropiadamente en la bitácora de vuelo del copiloto o en un registro permanente de vuelo efectuado por el explotador de servicios aéreos las funciones antes detalladas.

MAC 61.120 (b) - Libro de vuelo del piloto

Anotaciones en el libro de vuelo personal del piloto

En las anotaciones del libro de vuelo del piloto, correspondientes a otras horas como piloto, se registrará:

- a. Las horas que el piloto ha impartido instrucción.

- b. Las horas que el piloto ha actuado como piloto al mando bajo supervisión, incluyendo firma y número de licencia del piloto que supervisó dichas horas.
- d. Se acreditará el 100% del tiempo de vuelo, a cuenta del tiempo total exigido para una licencia de grado superior.

MAC 61.120 - Presentación del libro de vuelo personal (bitácora)

Diseño del libro de vuelo

Con la finalidad de guardar concordancia entre los Estados miembros del SRVSOP y lograr la estandarización de la documentación, es necesario que el libro de vuelo (bitácora) del piloto, en versión física o electrónica, pueda tener el siguiente modelo:



PARTE 1

REPÚBLICA DE XXXXXXXX

AUTORIDAD AERONAUTICA CIVIL

BITÁCORA DEL PILOTO

Nº XXX

DE ACUERDO CON LA DISPOSICIONES VIGENTES SE
HABILITA ESTA BITÁCORA PARA USO DE:
.....

TITULAR DE LA LICENCIA:

..... , a de del

Dirección y teléfono:

FOTO

PARTE 2

INSTRUCCIONES DE USO

1. Se debe registrar en esta bitácora la experiencia aeronáutica para demostrar los requisitos para el otorgamiento, habilitación de una licencia o experiencia reciente de vuelo.
2. Los registros realizados en esta bitácora deben ser certificados por los explotadores de servicios aéreos o propietarios de las aeronaves.
3. Este registro debe estar siempre al día en sus anotaciones y ser mostrado siempre que un representante de la DGAC lo solicite.
4. El piloto debe hacer las anotaciones requeridas con exactitud, en forma correcta y veraz, sin enmendaduras ni tachones en forma legible y solo con bolígrafo.
5. De comprobar cualquier ilegalidad en las anotaciones de las horas de vuelo anotadas, la DGAC sancionará al responsable de acuerdo a las leyes y reglamentos de la DGAC.

PARTE 3

RECORD PERSONAL

LICENCIA	NÚMERO	FECHA DE EMISIÓN
Alumno Piloto		
Piloto Privado		
Piloto Comercial		
Piloto MPL		
Piloto TLA		

HABILITACIONES

CATEGORÍA	CLASE	FECHA
Avión	Monomotor T/A	
Avión	Multimotor T/A	
Helicóptero		
Instrumentos "IFR"	Avión / Helicóptero	
Instructor de Vuelo	Avión / Helicóptero	
Habilitación tipo:		

PARTE 4

AÑO			Rutas de vuelo		Duración total del vuelo	CATEGORÍA DE AERONAVE Y CLASE			Aterrizajes	
Fecha	Marca y Modelo	Matricula de la aeronave	De	Hasta		Avión Mono motor	Avión Multi motor	Helicóptero	DIA	NOCHE
Certifico que las anotaciones que anteceden son correctas y verdaderas				Total página						
Firma del Piloto / Firma Jefe Ops				Total anterior						
				Total a la fecha						

ENDOSOS

Se debería crear uno para cada una de las necesidades que indica el
RAB 61

PILOTO PRIVADO**ENDOSO PARA EL EXAMEN DE CONOCIMIENTOS
AERONÁUTICOS****RAB 61.XXX**

Certifico que he dado a (*Nombre y apellido*).....
El entrenamiento de tierra requerido en el RAB XXX... .. y determino que él
/ ella está preparado para rendir el examen de conocimientos teóricos.

Fecha_____
Nombre y firma del instructor_____
N° de licencia_____
Fecha de vencimiento**MEI 61.130 (a) (5) - Calificaciones del copiloto****Sobre el requisito de acreditar conocimientos a nivel de piloto de transporte de línea aérea**

Lo indicando en el Párrafo (a) (5) de la Sección 61.130 corresponde a la aplicación del Numeral 2.1.5.2 c) del Anexo 1 de la OACI, el cual señala que para obtener una habilitación de tipo, para desempeñar la función de copiloto, el postulante habrá demostrado a nivel de la licencia de piloto de transporte de línea aérea, el grado que determine la DGAC, de acuerdo a los requisitos de conocimientos de este piloto.

En ese sentido, el RAB requiere que el solicitante demuestre los conocimientos al nivel de la licencia de piloto de transporte de línea aérea y enumera los requisitos de los contenidos a evaluar.

MEI 61.130 (b) - Calificaciones del copiloto**Sobre la aplicación de los requisitos exigidos**

Los requisitos que detallan en el RAB 61, son también de aplicación general para aquellos que van a ejercer funciones de copiloto en actividades bajo las reglas del RAB 91, independientemente de otros requisitos adicionales que establezca cada norma en particular (ejemplo RAB 91, Sección 91.2645 "Experiencia reciente – Copiloto").

En cuanto a los que se encuentren bajo la órbita de un explotador de servicios aéreos certificado conforme lo dispone la DGAC, deberán cumplir con todos los requisitos del RAB 121 o RAB 135,

correspondientes.

MEI 61.135 - Repaso de vuelo

La presente sección del RAB 61 aplica a todos los titulares de licencia que no ejercen bajo los RAB 121 o 135, en aeronaves de categoría de clase (monomotor y multimotor); excepto que los mismos hayan completado satisfactoriamente, dentro del periodo de 24 meses anteriores al mes en el cual el piloto actúe como piloto al mando, una prueba de pericia en vuelo para una licencia o para una habilitación.

MEI 61.160 - Cambio de domicilio.

El concepto de domicilio se utiliza para nombrar a la vivienda permanente y fija de una persona. Lo dispuesto por el RAB en sentido de tener que notificar todo cambio de domicilio por parte del titular de una licencia a la DGAC, tiene su fundamento en que la autoridad posea un lugar seguro y fehaciente donde notificarlo de cualquier medida que involucre a la persona y que requiera también de una fecha cierta de notificación. Si bien existe otros métodos alternos como por ejemplo el correo electrónico, hay ciertas notificaciones que deben seguir un procedimiento jurídico establecido (por ejemplo, notificarlo sobre una sanción; contar los plazos de un acto administrativo a partir de la fecha en que fue notificado, entre otros).

MEI 61.165 - Competencia lingüística

Procedimiento y formato de la anotación en las licencias, con relación a la competencia lingüística en los Estados del SRVSOP.

- a. De acuerdo a lo establecido en el Anexo 1 de la OACI, Numeral 5.1.1.2 - datos que constarán en la licencia, Inciso XIII), se incluirá una anotación sobre competencia lingüística.
- b. De acuerdo a lo establecido en el Anexo 1 de la OACI, Numeral 5.1.3 - Idioma, cuando se expida una licencia que no sea en el idioma inglés, se incluirá una traducción al idioma inglés, incluso del Inciso XIII), tratado anteriormente.
- c. De acuerdo a lo establecido en el Anexo 1 de la OACI, Numeral 1.2.9 - Competencia Lingüística, aquel personal que demuestre tener competencia lingüística de Nivel operacional 4 (Nivel 4) debería ser evaluado al menos cada tres años; y aquellos que demuestren tener una competencia lingüística de Nivel avanzado (Nivel 5) deberían someterse a evaluaciones al menos cada seis años.

MAC 61.165 - Competencia lingüística

Procedimiento y formato de la anotación en las licencias, con relación a la competencia lingüística en los Estados del SRVSOP.

- a. Este método describe el procedimiento y formato para anotar en las licencias, emitidas según el RAB 61, la competencia lingüística.
- b. Una vez realizada la respectiva evaluación oficial de la competencia lingüística, en un centro o examinador autorizado por la DGAC, el interesado deberá presentar los respectivos respaldos que acrediten el nivel de competencia alcanzado, a fin de que se proceda con la anotación de dicho nivel en la licencia.
- c. La anotación que se realice en la licencia se detalla a continuación:
 - Inglés Nivel 6 OACI (sin fecha de caducidad)
 - Inglés Nivel 5 OACI, Expira (Seis años a partir de la fecha de evaluación)

- Inglés Nivel 4 OACI, Expira (Tres años a partir de la fecha de evaluación)
 - Inglés Nivel 3 OACI (sin fecha de caducidad)
 - Inglés Nivel 2 OACI (sin fecha de caducidad)
 - Inglés Nivel 1 OACI (sin fecha de caducidad)
- d. La anotación descrita anteriormente, también deberá ser traducidas al idioma inglés.

Capítulo B – Licencias y habilitaciones para pilotos

MEI 61.305 - Licencias y habilitaciones

Sobre la clasificación de las licencias otorgadas según el RAB 61

- a. De acuerdo a lo establecido en el Anexo 1, Numeral 2.1 reglas generales relativas a las licencias y habilitaciones y el RAB 61, Numerales 61.020 y 61.305 (c), para las licencias de piloto de planeador y piloto de globo libre, no existen habilitaciones de clase o tipo, que se inscriban en las referidas licencias.
- b. De acuerdo a lo establecido en el Anexo 1, Numeral 2.6 y el RAB Capítulo G, licencia de piloto de transporte de línea aérea, no se emite este tipo de licencia para la categoría de aeronave dirigible.
- c. De acuerdo a lo normado en el Anexo 1, Numeral 2.1.3.2 y el RAB 61.305 (d) (3) habilitaciones de tipo, se establece que la DGAC podrá considerar oportuno la emisión de una habilitación, cuando por ejemplo por el tipo operación (agrícola, forestal, prospección pesquera) se haga necesario para precautelar la seguridad operacional.

Capítulo C – Licencias de alumno piloto

MEI 61.060 - Vigencia de la licencia

Sobre la vigencia de la licencia de alumno piloto

Las características de la licencia de alumno piloto, no es ajena al resto de las licencias que otorga la DGAC, es por ello que en la reglamentación también se requiere establecer los requisitos de carácter general, sus atribuciones y sus limitaciones.

En relación al término de vigencia de la licencia de alumno piloto, es una excepción a la regla general de las demás licencias (Piloto comercial, PTLA, etc.), las cuales disponen que son permanentes e indefinidas en el tiempo, y generalmente sujetas a otro documento como por ejemplo, una certificación medica aeronáutica.

Es decir, la licencia de alumno piloto posee una duración determinada, tiempo en el cual se estima que el alumno ya habrá realizado y finalizado su instrucción teórica y de vuelo y se encontraría en condiciones de aspirar a una licencia superior.

La RAB 61 en la Sección 61.060 (b) establece que la licencia de alumno piloto tiene una vigencia de VEINTICUATRO (24) meses, Es decir, vencido su término la licencia perderá su validez y podría ampliarse a solicitud del titular.

Capítulo D – Licencias de piloto privado

MEI 61.515 - Instrucción de vuelo

Sobre la declaración del instructor

El objetivo que se pretende alcanzar con la declaración del instructor en el libro de vuelo personal (bitácora) del postulante, es garantizar que el alumno es competente para realizar todas las maniobras en forma segura ante el inspector o examinador de vuelo. Dicha declaración posee una vigencia de TREINTA (30) días contados a partir del día de su último vuelo. En el supuesto de excederse en el plazo

y no haberse llevado a cabo la prueba de pericia, el instructor podrá emitirle una nueva declaración por el mismo término que la anterior siempre que considere que aún se encuentran dadas las mismas condiciones de seguridad que la emitida con anterioridad.

MEI 61.530 (b) - Atribuciones y limitaciones del piloto privado

Sobre el vuelo nocturno

Antes de ejercer las atribuciones en vuelo nocturno, el titular de la licencia habrá recibido instrucción con doble mando en vuelo nocturno, en una aeronave de la categoría apropiada, que haya incluido despegues, aterrizajes y travesía.

Si bien en la Sección 61.520 (1) (v) requiere al postulante a la licencia de piloto privado que reúna tres (3) horas de experiencia en vuelo nocturno, la exigencia de este requisito aplica para titulares de licencia que la obtuvieron con anterioridad a la entrada en vigencia del RAB 61, y no poseen horas en vuelo nocturno o de travesía nocturno, por no haber sido exigida con anterioridad.

Capítulo E – Licencias de piloto comercial

MEI 61.620 (a)(1) - Experiencia de vuelo

Sobre el cómputo total de horas de vuelo para el postulante de un curso de instrucción reconocida según el RAB 141, para una licencia de piloto comercial en aviones monomotores y habilitaciones adicionales de vuelo por instrumentos y la habilitación de clase multimotor.

Si el postulante ha realizado un curso de instrucción de piloto comercial en un CIAC 141 según un programa de estudios llevado a cabo sistemáticamente, sin interrupción y bajo estricta supervisión, puede dentro de las ciento cincuenta (150) horas de vuelo, obtener la licencia de piloto comercial en aviones monomotores y habilitaciones adicionales de vuelo por instrumentos y de clase multimotor, siempre que acredite todos los requisitos de horas mínimas que contempla el RAB para cada caso.

Es prudente aclarar que dentro de las 150 y 200 horas de vuelo no están incluidas las que corresponden a la verificación de pericia que el postulante debe cumplir con el inspector o examinador designado por la DGAC.

Las horas de “vuelo solo” dentro del cómputo de 150 y 200 horas de vuelo se contabilizan como piloto al mando.

Capítulo G – Licencias de piloto TLA

MEI 61.825 (a) y (b) - Pericia

Sobre la prueba de pericia de PTLA

La prueba de pericia de un piloto PTLA a realizar ante un inspector o examinador de vuelo designado, es distinta a la prueba para la obtención de la licencia de piloto comercial. Esto se debe a las atribuciones superiores que la licencia de piloto TLA otorga a su titular y radica principalmente en ser realizada como piloto al mando en una aeronave que requiera copiloto y además en el caso de aviones, deberá ser efectuada en una aeronave multimotor que requiera copiloto, vale decir, en aeronaves que son utilizadas en operaciones según el RAB 121, dado que su atribución principal es actuar como piloto al mando en servicios de transporte aéreo comercial en aeronaves de la categoría apropiada y certificadas para operaciones con más de un piloto.

MAC 61.825 (a) - Pericia.**Sobre la prueba de pericia de PTLA**

Las pruebas de pericia para los TLA que describe la norma son aceptables si son realizadas en un simulador de vuelo Nivel C o D, autorizado por la DGAC.

Capítulo J – Habilitaciones de instructor de vuelo**MEI 61.1100 (b) y 61.1125 (a) - Aplicación de la habilitación y atribuciones****Sobre a quién puede impartir instrucción.**

Un instructor de vuelo podrá impartir instrucción para el otorgamiento de las licencias de piloto privado, piloto comercial y habilitaciones de categoría, clase y tipo (RAB 142) asociadas a las mismas, así como las habilitaciones de vuelo por instrumentos y de instructor de vuelo, siempre y cuando sea titular de la licencia y habilitaciones equivalentes o superiores a aquella en que este calificado para la instrucción y cumpla con todos los requisitos del reglamento.

También, podrá impartir:

- (1) En dispositivos de instrucción para simulación de vuelo y en vuelo, requerida por este reglamento para la obtención de las licencias y habilitaciones de piloto;
- (2) instrucción teórica requerida por el RAB 61 para la obtención de una licencia o habilitación de piloto;
- (3) en dispositivos de instrucción para simulación de vuelo y en vuelo, requerida para la obtención de las habilitaciones del instructor de vuelo, siempre que acredite que ha realizado un mínimo de quinientas (500) horas de instrucción en vuelo;
- (4) instrucción de vuelo, requerida para un vuelo solo inicial o de travesía;
- (5) instrucción de repaso del vuelo y/o requerimientos de experiencia reciente de una forma aceptable para la DGAC;
- (6) el examen de competencia de vuelo por instrumentos requerido.

MEI 61.1100 Aplicación de la habilitación

Esta habilitación no es aplicable al instructor de un explotador de servicios aéreos RAB 121 y 135, quien brinda instrucción específica en una aeronave tipo a titulares de licencias de piloto comercial y de piloto de transporte de línea aérea, de acuerdo al programa de instrucción aprobado por la DGAC, conforme a sus procedimientos operacionales. Es por ese motivo, que en este caso no se otorga la habilitación en la licencia sino una autorización específica a ser emitida por la DGAC conforme a los requisitos de los citados reglamentos y que será válida para ejercer con un determinado explotador aéreo.

También esta habilitación no es aplicable para la instrucción del personal de una empresa o persona que opera en aviación general en un determinado tipo y modelo de aeronave (RAB 91), a quien también la DGAC le otorgará una autorización específica, dado que no forma a personal para el otorgamiento de licencias.

MEI 61.1130 (c) - Limitaciones de la instrucción**Sobre la experiencia específica**

La norma establece que el instructor de vuelo que desee impartir instrucción para la formación de un piloto comercial, requiere acreditar un mínimo de doscientas (200) horas como instructor de vuelo. Esta experiencia debe ser demostrada con las horas que figuran en su bitácora de vuelo, contadas a partir de la fecha en que obtuvo esta habilitación y no se considera para ello la experiencia que el titular haya tenido como instructor en las Fuerzas Armadas o Policiales, por ser distinto el enfoque de la instrucción del alumno.

MAC 61.1130 (c)

La documentación que debe presentar para acreditar las horas de instrucción, es:

- a. Habilitación de instructor de vuelo otorgada por la DGAC.
- b. Libro de vuelo personal (bitácora) con las anotaciones de las horas específicas.

Capítulo K – Examinadores de vuelo**Generalidades**

Los examinadores de vuelo, deben ser personal altamente calificado y nombrado por la DGAC, para llevar a cabo las pruebas de pericia que la DGAC determine.

Entre ellos, deben existir métodos comunes de interpretación de la norma para no presentar divergencia en su aplicación al momento de realizar las evaluaciones de pericia. Un modo recomendable, es la elaboración de un manual de examinadores de vuelo y pruebas prácticas diseñado para proporcionar los procedimientos que deben desarrollar y que son aplicables a los procesos de evaluación de pericia, en nombre de la Autoridad otorgadora de licencia, en cumplimiento a las disposiciones del Anexo 1 - OACI - Normas y Métodos Internacionales Recomendados y los RAB.

El manual debe ofrecer al examinador (PEL), orientaciones acerca de las actividades sensibles que vaya a realizar en el ámbito de la aviación civil, la cual es medir la capacidad del postulante a una licencia o habilitación.

Se debe destacar la importante responsabilidad del examinador, al cual se considera como una de las piezas fundamentales en los procesos de otorgamiento de la licencia y/o habilitación.

En definitiva, existe la necesidad de que el otorgamiento de licencias y habilitaciones se realicen sobre bases acordadas internacionalmente. La licencia en si es un instrumento que garantiza la protección de ciertos valores esenciales de la seguridad operacional, puesto que cualquier descuido, afectará a la aviación, no solo en el Estado que la otorga, sino en todos los demás Estados en que los titulares de licencias realizan sus funciones.

MEI 61.1210 - Contenido del curso de estandarización.**Sobre el curso de estandarización**

Las DGAC debe establecer un programa para el curso inicial y de instrucción periódica que deben recibir los examinadores de vuelo antes de ser designados como tales, debiendo incluir entre sus temas los estándares de vuelo a utilizar y los formularios para la evaluación del personal aeronáutico, objetivos de

la prueba, criterios de evaluación, comprobaciones previas y posteriores al vuelo, reglas de conductas, entre otros temas.

También resulta eficaz para la mejora continua del sistema de inspecciones, que la DGAC organice talleres de actualización para los examinadores de vuelo con el fin de lograr una retroalimentación entre ellos y en beneficio de la DGAC, aparte del programa de vigilancia respectivo para garantizar que mantienen el estándar exigido por la Autoridad otorgadora de licencias.

**Sección E – Métodos aceptables de cumplimiento y material explicativo e
informativo del RAB 63**

Capítulo A - Generalidades

Con el propósito de no contemplar situaciones en común y que son relevantes a los tres reglamentos del aérea PEL (RAB 61, 63 y 65), en aquellos MAC / MEI del RAB 63 que figura "Ver CA-PEL-61/63/65-01", se sugiere su remisión hacia el mismo para su lectura y comprensión del tema que se trate.

MEI 63.015 - Solicitudes y calificaciones
Sobre el formato de la solicitud de una licencia
Ver CA-PEL-61/63/65-01 - MEI 61.040

MAC 63.015 - Solicitudes y calificaciones
Sobre el formato de la solicitud de una licencia
Ver CA-PEL-61/63/65-01 - MEI 61.040

MEI 61.030 - Convalidación de licencia
Sobre el concepto y características generales de la convalidación.
Ver CA-PEL-61/63/65-01 - MEI 61.025

MAC 63.030 (f) (7) - Convalidación de licencia
Sobre la aprobación de la prueba de pericia.
Ver CA-PEL-61/63/65-01 - MAC 61.025 (f) (7)

MAC 63.030 (h) - Convalidación de licencia
Sobre la consulta a la AAC de origen sobre la validez de la licencia y certificado médico
Ver CA-PEL-61/63/65-01 - MAC 61.025 (h)

MEI 63.040 - Control del uso de sustancias psicoactivas y neurotrópicas
Sobre los términos de suspensión, cancelación y revocación.
Ver CA-PEL-61/63/65-01 - MEI 61.045 (d)(2)

MEI 63.045 - Licencias temporales
Sobre el formato de las licencias temporales
Ver CA-PEL-61/63/65-01 - MEI 61.050 (a)

MAC 63.045 - Licencias temporales
Sobre el formato de las licencias temporales
Ver CA-PEL-61/63/65-01 - MAC 61.050 (a)

MEI 65.085 - Cambio de domicilio
Sobre la obligación de notificar el cambio de domicilio.
Ver CA-PEL-61/63/65-01 - MEI 61.160

MEI 63.095 - Competencia lingüística
Sobre el procedimiento y formato de la anotación en las licencias, con relación a la competencia lingüística en los Estados del SRVSOP
Ver CA-PEL-61/63/65-01 - MEI 61.165

MAC 63.095 - Competencia lingüística
Sobre el procedimiento y formato de la anotación en las licencias, con relación a la competencia lingüística en los Estados del SRVSOP
Ver CA-PEL-61/63/65-01 - MAC 61.165

MEI 63.100 - Conversión de licencias
Las licencias que se pueden convalidar dentro del RAB 63, son las respectivas a mecánicos de a bordo, navegantes y tripulantes de cabina de pasajeros, siempre que su titular cumpla con los requisitos exigidos para tal fin.
Ver CA-PEL-61/63/65-01 - MEI 61.030

Para una mejor individualización y comprensión de las características entre emisión directa de una licencia, convalidación, conversión y una convalidación automática, se sugiere ver el cuadro de los MAC MEI del RAB 61.

MEI 63.105 - Convalidación automática de licencias
Ver MEI CA-PEL-61/63/65-01 - 61.035 (completo)

Capítulo D – Licencia de tripulante de cabina de pasajeros

MEI 63.405 - Requisitos de conocimientos

Sobre el curso de instrucción inicial aprobado por la DGAC

Conforme a la reglamentación el curso de formación de las materias que se describen en esta sección, debe ser efectuado por un explotador de servicios aéreos o por un centro de instrucción de aeronáutica civil RAB 141 según el programa de instrucción del explotador de servicios aéreos.

Lo señalado en la reglamentación, obedece a que de las tres partes que consta el curso, la segunda y la tercera se refieren a conocimientos del manual de instrucción y procedimientos así como el manual de operaciones del explotador y, la tercera parte al conocimiento de los procedimientos para cada tipo de aeronave, en la cual el tripulante de cabina va a realizar la experiencia aeronáutica para obtener la habilitación.

A título personal y sin estar un explotador de servicios aéreos involucrado en el proceso, no sería posible que un tripulante de cabina complete los requisitos de postulación y obtenga la licencia con las habilitaciones.

MEI 63.410 (a) - Requisitos de experiencia

Sobre el requisito bajo supervisión de un instructor de tripulante de cabina

El postulante a una licencia de tripulante de cabina, como parte de los requisitos de experiencia exigidos para la obtención de la licencia, deberá realizar como mínimo CINCO (5) horas de vuelo desempeñando las funciones de tripulante de cabina, bajo supervisión de un instructor tripulante de cabina y ambos programados en exceso en la tripulación.

Si bien conforme a la reglamentación parte de esta experiencia puede ser 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%. Toda esta instrucción debe ser bajo la supervisión de un instructor de tripulante de cabina.

El instructor de tripulante de cabina que refiere el párrafo anterior, es aquel que ha cumplido los requisitos determinados en la Sección 121.1590 del RAB 121, los cuales debe acreditar el explotador de servicios aéreos ante la DGAC antes de que la persona pueda ejercer la función.

Sección F – Métodos aceptables de cumplimiento y material explicativo e informativo del RAB 65

Capítulo A - Generalidades

Con el propósito de no contemplar situaciones en común y que son relevantes a los tres reglamentos del aérea PEL (RAB 61, 63 y 65), en aquellos MAC / MEI del RAB 65 que figura “**Ver CA-PEL-61/63/65-01**”, se sugiere su remisión hacia el mismo para su lectura y comprensión del tema que se trate.

MEI 65.015 - Solicitudes y calificaciones
Sobre el formato de la solicitud de una licencia
Ver CA-PEL-61/63/65-01 - MEI 61.040

MAC 65.015 - Solicitudes y calificaciones
Sobre el formato de la solicitud de una licencia
Ver CA-PEL-61/63/65-01 - MEI 61.040

MEI 65.035 - Convalidación de licencia
Sobre el concepto y características generales de la convalidación.
Ver CA-PEL-61/63/65-01 - MEI 61.025

MAC 65.035 (f) (7) - Convalidación de licencia
Sobre la aprobación de la prueba de pericia.
Ver CA-PEL-61/63/65-01 - MAC 61.025 (f) (7)

MAC 65.035 (h) - Convalidación de licencia
Sobre la consulta a la AAC de origen sobre la validez de la licencia y certificado médico
Ver CA-PEL-61/63/65-01 - MAC 61.025 (h)

MEI 65.045 (2) - Control del uso de sustancias psicoactivas y neurotrópicas
Sobre términos de suspensión, cancelación y revocación
Ver CA-PEL-61/63/65-01 - MEI 61.045 (2)

MEI 65.050 - Licencias temporales
Sobre el formato de las licencias temporales
Ver CA-PEL-61/63/65-01 - MEI 61.050

MAC 65.050 - Licencias temporales
Sobre el formato de las licencias temporales
Ver CA-PEL-61/63/65-01 - MAC 61.050

MEI 65.090 - Cambio de domicilio
Sobre la obligatoriedad de notificar el cambio de domicilio.
Ver CA-PEL-61/63/65-01 - MEI 61.160

MEI 65.095 - Competencia lingüística
Sobre el procedimiento y formato de la anotación en las licencias, con relación a la competencia lingüística en los Estados del SRVSOP
Ver CA-PEL-61/63/65-01 - MEI 61.165

MAC 65.095 - Competencia lingüística
Sobre el procedimiento y formato de la anotación en las licencias, con relación a la competencia lingüística en los Estados del SRVSOP
Ver CA-PEL-61/63/65-01 - MAC 61.165

MEI 65.105 - Conversión de licencias
Ver CA-PEL-61/63/65-01 - MEI 61.030 (completo)

Las licencias que se pueden convertir dentro de la RAB 65, son las respectivas a despachadores de vuelo y mecánicos de mantenimiento de aeronaves expedidas en el extranjero, siempre que su titular cumpla con todos los requisitos exigidos para tal fin.

Para una mejor individualización y comprensión de las características entre emisión directa de una licencia, una convalidación, conversión y una convalidación automática, se sugiere ver el cuadro de los MAC MEI del LRAB 61.

MEI 65.110 - Convalidación automática de licencias
Ver CA-PEL-61/63/65-01” - MEI 61.035 (completo)

Capítulo B – Licencia de controlador de tránsito aéreo

MEI 65.215 (a) - Experiencia

Para obtener la licencia de controlador de tránsito aéreo, así como para las habilitaciones asociadas a ésta, se exige al postulante haber completado un curso de instrucción reconocido por la DGAC.

Esta exigencia obedece al cumplimiento de lo señalado en el Numeral 1.2.8.3 del Anexo 1 sobre licencias al personal, que establece que la instrucción reconocida destinada a controladores de tránsito aéreo se impartirá en una organización de instrucción reconocida. En tal sentido, los cursos de formación para controladores de tránsito aéreo se llevan a cabo en un CIAC RAB 141 y en los siguientes apéndices del citado RAB se detalla la metodología y contenido de los cursos para las licencias y habilitaciones:

- Apéndice 12 – Modelos de metodología para el curso de controlador de tránsito aéreo.
- Apéndice 13 – Programa de instrucción teórico y práctico para la licencia de controlador de tránsito aéreo (instrucción básica y de especialización para cada habilitación).
- Apéndice 14 – Programa de instrucción periódica para el controlador de tránsito aéreo.
- Apéndice 17 – Curso de instrucción y evaluación basadas en competencia para los controladores de tránsito aéreo.

Los Apéndices del 12 al 14 son los cursos tradicionales de formación y el Apéndice 17, es el curso de formación conforme a los lineamientos del Doc. 9868 – Instrucción de la OACI que se refiere a la instrucción por competencias.

Un CIAC 141 puede optar por brindar el curso tradicional de formación o el de instrucción por competencias, en coordinación con el proveedor de servicios aéreos para su personal.

Capítulo C – Despachador de vuelo

MAC 65.330 - Experiencia reciente

Sobre el método alternativo de cumplimiento de la experiencia reciente

De acuerdo a lo establecido en la RAB 65.330, el despachador de vuelo debe haber realizado como experiencia reciente, despachos de vuelo en un periodo de 6 meses en los últimos 24 meses. De no haber cumplido dicho periodo la DGAC requerirá como métodos alternativo de cumplimiento:

- a. Una verificación práctica en una de las aeronaves en la cual el despachador de vuelo va a ejercer sus atribuciones; o
- b. Si el despachador de vuelo se califica en un nuevo equipo, cumpliendo el entrenamiento teórico y la respectiva verificación práctica, puede éste ser acreditado como experiencia reciente.

Capítulo D – Mecánico de mantenimiento de aeronaves

MEI 65.415 - Requisitos de instrucción

Sobre el cumplimiento de los requisitos de instrucción

De acuerdo a lo establecido en la RAB 65.415, el mecánico debe presentar un título o certificado aprobatorio otorgado por un CIAC o una instrucción reconocida equivalente lo cual será aplicable a aquellos Estados del sistema que tienen reconocido por la DGAC el bachillerato como mecánicos de mantenimiento de aeronaves.

En el RAB 147 están establecidos los requisitos de los programas de instrucción destinados para mecánicos de mantenimiento:

- a) Apéndice 1 – Curso de mecánico de mantenimiento de aeronaves. Este curso ha sido desarrollado en base al Doc. 7192 de la OACI.
- b) Apéndice 2 – Instrucción por competencias para el mecánico de mantenimiento de aeronaves. Este curso ha sido desarrollado en base al nuevo enfoque que promueve la OACI, basado en el Doc. 9868.

El CIAC 147 puede optar por una de estas modalidades en su programa de instrucción.

MEI 65.430 - Atribuciones del titular de una licencia de mecánico

Sobre la ejecución de reparaciones mayores y modificaciones mayores

De acuerdo a lo establecido en la RAB 65.430 (b)(3) un mecánico de mantenimiento en forma independiente no puede ejercer reparaciones mayores o modificaciones mayores. Esta restricción obedece a que según el enfoque de la RAB 145, se establece que el mecánico no podrá, si no es autorizado por una OMA, realizar las citadas atribuciones para ninguna aeronave.

Sobre las atribuciones en la especialidad de aviónica

En el Párrafo (b) (2) que establece las condiciones que debe cumplir el titular de una licencia de mecánico de mantenimiento de aeronaves para emitir una certificación de conformidad de mantenimiento

para aeronaves, con una masa máxima certificada de despegue menor a 5 700 kg o helicópteros con una masa máxima certificada de despegue de hasta 3 175 kg operando de acuerdo a las reglas del RAB 91, no se ha considerado dentro de esta atribución la especialidad de aviónica por cuanto esta certificación solo puede ser emitida por una OMA certificada bajo la RAB 145, que cuente con esta habilitación.

MEI 65.435 (c) Condiciones que deben observarse para ejercer las habilitaciones

Sobre la convalidación de licencia

- a. De acuerdo a lo establecido en la RAB 65.430 (c), para que un mecánico pueda ejercer las atribuciones de su licencia, en una aeronave de matrícula diferente al Estado que emitió su licencia, deberá contar con una convalidación de la misma o una autorización del Estado de matrícula de la aeronave.
- b. En el caso de las OMAs RAB 145 que han sido certificadas dentro del Acuerdo de Cooperación Técnica multinacional correspondiente por los Estados del SRVSOP signatarios del citado acuerdo, el personal de la OMA no requiere la convalidación de su licencia, toda vez que como parte de la certificación multinacional otorgada a la OMA por el Estado, está implícita la autorización para este personal.

MAC 65.435 - Condiciones que deben observarse para ejercer las habilitaciones

Sobre el método alternativo de cumplimiento de la experiencia reciente

De acuerdo a lo establecido en la RAB 65.435, el mecánico debe haber adquirido experiencia reciente, en un periodo de 6 meses en los últimos 24 meses o haber trabajado 6 meses bajo la supervisión de un mecánico en pleno uso de sus atribuciones o en una OMA, de no haber cumplido con los citados requisitos queda a potestad de la DGAC determinar el método alterno.

En este caso, el método alterno de cumplimiento que requerirá la DGAC al titular de la licencia, será la aprobación de una verificación práctica de acuerdo a las habilitaciones que ostenta en su licencia.

Capítulo E – Licencia de operador de estación aeronáutica

MEI 65.510 (a) - Requisitos de experiencia

Del curso de instrucción reconocida exigido al postulante

De acuerdo a lo establecido en la Sección 65.510 (a), el postulante deberá haber completado un curso de instrucción reconocida, en el período de doce (12) meses que precede inmediatamente a la solicitud.

Este curso conforme a los RAB debe ser impartido por un CIAC RAB 141 Tipo 1 y el contenido del mismo se encuentra indicado en el Apéndice 15 del citado RAB "*Programa de instrucción teórico-práctico para la licencia de operador de estación aeronáutica*".

Asimismo, en el Apéndice 16 se ha desarrollado el programa de instrucción periódica para el operador de estación aeronáutica.