



DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

CIRCULAR DE ASESORAMIENTO

CA N°	:	PEL-61/63/65-001
Revisión	:	02
Fecha	:	02/01/2026
Emitida por	:	DGAC

ASUNTO: MÉTODOS ACEPTABLES DE CUMPLIMIENTO (MAC) Y MATERIAL EXPLICATIVO E INFORMATIVO (MEI) DE LAS RAB 61, RAB 63 Y RAB 65

a) OBJETIVO:

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.

b) APLICABILIDAD:

Esta CA aplica al Personal aeronáutico solicitante de una licencia o habilitación descrita en la RAB 61, RAB 63 o RAB 65.

c) FECHA DE EFECTIVIDAD:

A partir del 2 de enero de 2026.

d) CANCELACIÓN:

Esta CA, a partir de su fecha de efectividad, cancela la CA-PEL-61/63/65-001 Revisión Primera.

e) APROBACIÓN DE LA CA:

NOMBRE Y CARGO	FECHA DE APROBACIÓN	FIRMA
APROBADO POR Cmdte. José Antonio Fanola Orias DIRECTOR EJECUTIVO a.i.	02 DIC 2025	

Cmdte. José Antonio Fanola Orias
DIRECTOR EJECUTIVO a.i.
Dirección General de Aeronáutica Civil



PAGINA INTENCIONALMENTE DEJADA EN BLANCO

INDICE DE CONTENIDOS

	Pág.
1. PROPOSITO	4
2. REFERENCIA NORMATIVA Y DOCUMENTOS RELACIONADOS	4
3. DEFINICIONES Y ABREVIATURAS	4
4. PROCEDIMIENTO DE LA CA	5
5. CONTACTO PARA MAYOR INFORMACION	43
6. APENDICES	43

1. PROPOSITO:

Esta circular de asesoramiento (CA) 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 las RAB 61, RAB 63 y RAB 65.

Esta Circular de Asesoramiento (CA), tiene como único objetivo brindar asesoramiento y claridad al usuario sobre los requisitos reglamentarios que se aborda en este documento. Esta CA no es de cumplimiento obligatorio y no constituye un reglamento. Esta CA describe un medio aceptable, pero no el único, para demostrar el cumplimiento del requisito que se aborda. El usuario puede utilizar otros medios aceptables de cumplimiento, siempre que dichos medios sean aceptables para la DGAC. Sin embargo, si utiliza el medio de cumplimiento de esta CA, debe seguirlos en todos los aspectos a menos que la DGAC acepte desviaciones. Asimismo, los términos “debería”, “puede” y “debe” se usan solo en el sentido de garantizar la aplicabilidad de este medio de cumplimiento en particular.

El material de esta CA no cambia ni crea requisitos reglamentarios adicionales, ni autoriza cambios ni permite desviaciones de los requisitos reglamentarios existentes.

2. REFERENCIA NORMATIVA Y DOCUMENTOS RELACIONADOS:

Referencia Normativa:

- a. RAB 61 Licencias y habilitaciones para pilotos.
- b. RAB 63 Licencias para miembros de la Tripulación excepto Pilotos
- c. RAB 65 Licencias Personal Aeronáutico excepto miembros de la Tripulación de Vuelo

3. DEFINICIONES Y ABREVIATURAS:

- a. Las numeraciones precedidas por las abreviaturas MAC o MEI indican el número de la Sección de las 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 las 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 las 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 la RAB 61, consecutivamente la RAB 63 y finalmente la RAB 65.
- e. En esta CA para una mejor comprensión de los requisitos de las RAB 61, RAB 63 y RAB 65, se ha ordenado el desarrollo del MEI antes del MAC, cuando corresponda.

4. PROCEDIMIENTO DE LA CIRCULAR DE ASESORAMIENTO

SECCIÓN A: MÉTODOS ACEPTABLES DE CUMPLIMIENTO Y MATERIAL EXPLICATIVO E INFORMATIVO DE LA 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, la RAB en la Sección 61.001, define a la convalidación como la “*medida tomada por el Estado Plurinacional de Bolivia, 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

Al estar establecidas el cumplimiento de las normas migratorias y laborales respectivas, 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 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 la 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 Estado Plurinacional de Bolivia. 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 (bitácora) 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 del libro de vuelo de las aeronaves.

Los registros citados pueden presentarse en versiones electrónicas siempre y cuando cumplan con las formalidades establecidas por la DGAC.

Nota.- Es importante destacar que en la 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 AAC con mecanismos de consulta directa.

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

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

La evaluación está dirigida para aquellos postulantes que no hablen el idioma oficial del Estado Plurinacional de Bolivia. 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 33º 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

La salvedad para la prueba de pericia será definida por la DGAC si el caso amerita.

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. La DGAC debe velar por el cumplimiento de todos los requisitos aplicables, tanto nacionales como de la OACI. En el caso de la 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 las PQs 3.307 y 3.309 del CMA del USOAP 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 AAC mediante correo electrónico, certificación oficial o medios virtuales de consulta, conteniendo como mínimo la siguiente información:

- a. Apellidos y nombres del titular de la licencia;
- b. tipo de licencia y número, habilitaciones, fecha de expedición de la licencia, restricciones;
- c. certificado médico, clase, validez, restricciones;
- d. observaciones;
- e. validez de la evaluación de competencia lingüística o restricción indicada en la licencia de la forma que establezca el Estado, que permita advertir claramente que la persona no cumple el requisito en el idioma inglés para realizar vuelos o sobrevuelos internacionales en los cuales se requiere este idioma común; y
- f. 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 los Estados

Un método aceptable que se puede emplear para consultar una licencia es el que ponen a disposición los siguientes Estados en su sitio en línea oficial, al cual puede ingresarse para verificar la validez de la licencia que pueda presentar un ciudadano nacional o extranjero:

FAA Estados Unidos: https://www.faa.gov/licenses_certificates/airmen_certification

ANAC de Brasil: <https://sistemas.anac.gov.br/novacht/consultanovacht>

DGAC de Chile: www.sipa.dgac.gob.cl

DGAC de Ecuador: www.sipa.aviacioncivil.gob.ec

DGAC de Perú: <https://sivlam.mtc.gob.pe/>

MEI 61.030 - Conversión

Sobre el concepto de conversión

De acuerdo con el 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, el Estado Plurinacional de Bolivia utiliza este mecanismo para reconocer licencias que se otorgan a ciudadanos nacionales en el extranjero.

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

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.

MAC 61.035 – Convalidación automática de licencia

Sobre el Acuerdo de convalidación automática de licencias por parte de los Estados del SRVSOP

En base a lo indicado en la Sección 61.030 de la LAR 61 que fue aprobado por la Junta General durante la Trigésima Reunión Ordinaria (Asunción, Paraguay, 3 de diciembre de 2017), se elaboró el Acuerdo de Cooperación Técnica Multinacional para la convalidación automática de licencias entre los Estados del SRVSOP, el mismo que fue suscrito por 6 Estados (Bolivia, Ecuador, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela), durante la Décimo Sexta Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región Sudamericana (RAAC/16) celebrada en Lima, Perú, el 6 de diciembre del 2018.

Posteriormente, como oportunidad de mejora se incorporaron modificaciones a los requisitos de convalidación automática de licencias durante la Décimo Sexta Reunión del Panel de Expertos en Licencias y Medicina Aeronáutica (RPEL/16), celebrada en forma virtual del 18 al 22 de octubre de 2021, que fue aprobada por la Trigésima Tercera Reunión Ordinaria de la Junta General, realizada en Montevideo, Uruguay, el 25 de marzo de 2022 y, como consecuencia de ello, se realizó una adenda al Artículo Quinto al Acuerdo.

Es importante indicar que este Acuerdo aplica no solo a las licencias establecidas en la LAR 61, sino

a aquellas establecidas en la LAR 63 y 65 a partir de la fecha establecida; sin embargo, con la última enmienda del Acuerdo se dará prioridad para su implementación en pilotos transporte aéreo comercial, cuando las condiciones de la industria lo requieran aprovechando las ventajas que ofrece esta modalidad.

Nota 1.- En el manual de gestión y procedimientos de la Unidad de licencias al personal se transcribe el texto del Acuerdo de Cooperación Técnica Multinacional para la convalidación automática de licencias del personal aeronáutico entre las AAC de los Estados participantes del SRVSOP y signatarios a este acuerdo.

Nota 2.- En el citado manual se presenta el modelo de procedimiento para la implantación del acuerdo de convalidación automática por parte del Estado Plurinacional de Bolivia, así también la lista de verificación para el otorgamiento de una convalidación automática y un modelo de convalidación automática.

Nota 3.- El manual de gestión y procedimientos de la Unidad de licencias al personal está disponible en: www.dgac.gob.bo

Sobre la diferencia entre 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 1, existen tres opciones:

- Expedición directa
- Convalidación
- 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 al Anexo 1.

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

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 Plurinacional de Bolivia. 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 	<ul style="list-style-type: none"> El único requisito para que el Estado Plurinacional de Bolivia expida 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 que el Estado Plurinacional de Bolivia expida 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.

	habilitaciones a la licencia convertida.		
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 extranjeros naturalizados 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.

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 Plurinacional de Bolivia. • Puede adaptarse a las necesidades específicas del Estado Plurinacional de Bolivia. 	<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 que el Estado Plurinacional de Bolivia expida 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 que el Estado Plurinacional de Bolivia expida 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 extranjeros naturalizados 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 del postulante.
- 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 a 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 advertirte 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 DGAC, 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 amerita la revocatoria de la licencia del titular.

MAC 61.045 (c) – Control del uso de sustancias psicoactivas y neurotrópicas

Sobre el establecimiento de mecanismos regulatorios para evitar, prevenir, medir e investigar en todo tiempo el uso problemático de ciertas sustancias

La DGAC con el propósito de contar con un reglamento que pueda contribuir con este fin, ha publicado la RAB 120 – Prevención y control del consumo indebido de sustancias psicoactivas en el personal aeronáutico, el mismo que establece como obligatoriedad que los proveedores de servicios regulados por las RAB 91, 121, 135, 141, 145 y 211, establezcan un programa de prevención del uso indebido de sustancias psicoactivas para el personal aeronáutico y como complemento de ello, la Circular de Asesoramiento CA-AV/MED-120-001 para su implementación. Ambos documentos están disponibles en www.dgac.gob.bo

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 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 prueba de pericia, demostrando su capacidad en los procedimientos y maniobras requeridos en las 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 prueba de pericia, está a cargo de la unidad de licencias al personal, como responsable de este proceso.

MAC 61.050 a) - Licencias temporales**Sobre la emisión de las licencias temporales**

- a. La licencia temporal emitida por un inspector de la DGAC o un examinador designado deberá por lo menos contener los siguientes puntos; con la numeración en números romanos similar a la licencia definitiva:
 - Nombres y apellidos completos del titular de la licencia temporal.
 - Dirección del titular de la licencia temporal
 - Título y número de la licencia (éste último cuando corresponda).
 - Habilidades y limitaciones.
 - Fecha de nacimiento.
 - Nacionalidad.
 - Nombre y firma del inspector o examinador designado que ha realizado la verificación.
 - Fecha de emisión.
- b. Las condiciones de emisión de una licencia de carácter temporal están sujetas a la aprobación de la DGAC. Esta licencia de carácter temporal 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 la 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.**

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”*.

La 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 Dirección General de Aeronáutica Civil (AAC), 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 AAC para llevar a cabo las evaluaciones de pericia que la misma determina. Podrían ser:

- a. Examinadores permanentes de la AAC (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, establece 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 verificaciones de pericia impartidos por cada examinador. También se debe definir los procedimientos para la observación periódica de los resultados de los exámenes, especialmente las verificaciones de pericia impartidas por el examinador a fin de supervisar el desempeño y aplicar medidas correctivas (por ejemplo, instrucción, estandarización, fortalecimiento de competencias requeridas) en caso necesario.

El examinador demostrará sus competencias en las evaluaciones de pericia de los solicitantes o titulares de licencias para licencias y habilitaciones.

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

La RAB 61, Sección 61.120 (b) (2) (x) 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 la 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 la 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

De acuerdo a lo dispuesto en el Anexo 1, Numeral 2.1.9 y la RAB 61.120 (b)(2)(iii) 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, 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

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:

- a. 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;
- b. 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;
- c. 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;
- d. 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;
- e. 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;
- f. 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 (bitácora) 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.

- c. Se acreditará el 100% del tiempo de vuelo, a cuenta del tiempo total exigido para una licencia de grado superior.

MAC 61.120 – Libro de vuelo personal (bitácora) del piloto

Sobre el diseño del libro de vuelo para aplicar los requisitos de registro de horas

Con la finalidad de guardar concordancia 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:

INSTRUCCIONES

La presente Bitácora queda nula y sin valor alguno si contiene borrones, enmiendas o alteraciones.

Páginas I, II, III

Página IV

Páginas de registro

- Contiene instrucciones de llenado.
- Apertura de la Bitácora datos personales y aquellos referentes a las Licencias que posee el Piloto.
- Son destinadas a los vuelos realizados y deben ser llenadas de la siguiente manera:

COLUMNA 1 - Número.

Indicar el número de vuelo en orden cronológico.

COLUMNA 2 - Fecha.

Indicar el día, mes y año.

COLUMNA 3 - Aeronave.

a - Indicar el Fabricante y el Modelo de la Aeronave.
Ej.: CESSNA 206 ó C-205 (Código OACI).

b - Indicar la Matrícula de la Aeronave:
Ej.: CP-2009.

COLUMNA 4 - vuelo.

- a - Designador OACI del lugar de inicio del vuelo.
- Designador OACI del lugar de aterrizaje.
Ej.: SLVR-SAEZ (Vuelos Internacionales).
Ej.: CB-TR-LP-SB-GY-VR (Vuelos Nacionales).

I

COLUMNA 5 - Observaciones (Maniobras).

a - Naturaleza del vuelo:

Ej.: Chequeo, Toques y Despegues, Ultraliviano, Acrobacia, Extratribulante, etc.

b - Observaciones en cuanto a correcciones hechas durante el llenado de la bitácora.

COLUMNA 6 - Aterrizajes.

Total de Aterrizajes realizados en el vuelo.

COLUMNA 7 - App. Inst. (Aproximaciones Instrumentales).

Total de Aproximaciones Instrumentales realizadas en el vuelo.

COLUMNA 8 - Categoría.

Corresponde al equipo de vuelo en el que realizó el vuelo, o total de horas de vuelo en:
- Monomotor o Multimotor de Aeronave.
- Solamente para el Helicóptero.

COLUMNA 9 - Instructor de vuelo.

Indicar el total de horas que impartió Instrucción de Vuelo.

COLUMNA 10 - Navegación.

Indicar el total de horas realizadas en Navegación.

COLUMNA 11 - Condiciones de vuelo.

Indicar el total de horas realizadas en períodos Diurno y Nocturno y los totales volados por Instrumentos en condiciones reales o simuladas en las columnas respectivas.

COLUMNA 12 - Simulador de vuelo.

Total de horas realizadas en Simuladores Sintéticos de vuelo.

II

COLUMNA 13 - Tiempo de vuelo.

Indicar en las columnas respectivas el tiempo de vuelo realizados en Instrucción de Doble Comando, Piloto al Mando o como Co-Piloto (1er. oficial).

COLUMNA 14 - Duración total del Vuelo.

Indicar el tiempo total de vuelo.

Obs.: Para verificar si las anotaciones están correctas proceda de la siguiente manera:

MONO + MULTI + HELICÓPTERO = DURACIÓN TOTAL DEL VUELO

DIURNO + NOCTURNO = DURACIÓN TOTAL DEL VUELO

DOB.COM + PILMANDO + COP = DURACIÓN TOTAL DEL VUELO

COLUMNA 15 - Certificaciones (firmas).

Firma del Instructor Chequeador o Piloto al mando (Cuando el Titular de la Bitácora es Co-Piloto)

ESPACIO 16 - Firma.

ESPACIO 17 - Sello.

FILA18 - Total de esta página.

Es la suma de los períodos de vuelo de las CONDICIONES DE VUELO Y TIEMPO DE VUELO que da la DURACIÓN TOTAL DEL VUELO de esta página.

FILA 19 - Total anterior.

Es la anotación del TOTAL GENERAL de la página anterior.

FILA 20 - Total general.

Es la suma de la duración total del vuelo de la columna 18 (total esta página) y de la columna 19 (Total anterior).

ESPACIO 21 - Indica cronológicamente el número de página de la Bitácora.

* las hojas están cronológicamente numeradas del 1 adelante, para un control más puntual de la Bitácora.

III

APERTURA DE LA BITÁCORA

NOMBRES			FIRMA DEL INTERESADO	BITÁCORA Nº.....
APELLIDOS				DEL...../...../.....AL...../...../.....
DIRECCIÓN				Nº FOLIO D.G.A.C.:.....
LICENCIA O AUTORIZACIÓN	NÚMERO	FECHA DE EXTENCIÓN	Se apertura la presente bitácora de vuelo presentada por el piloto civil:, con un total de Hrs. vuelo de:según la certificación otorgada por (nombre de *):El registro y control de la misma es de entera responsabilidad del titular. * CENTRO DE ENTRENAMIENTO, OPERADOR/EXPLOTADOR, DEPARTAMENTO III FAB, DUEÑO AERONAVE - PILOTO (PRIVADO).	
ALUMNO PILOTO				
PILOTO PRIVADO - AVIÓN				
PILOTO PRIVADO - HELICÓPTERO				
PILOTO COMERCIAL - AVIÓN				
PILOTO COMERCIAL - HELICÓPTERO				
PILOTO LÍNEA AÉREA - AVIÓN				
PILOTO LÍNEA AÉREA - HELICÓPTERO				
PILOTO ULTRA LIVIANO				
Esta Bitácora fue abierta...../...../.....con un total de.....Hrs./ (.....)			Sello y firma	
LITERAL				

IV

ENDOSOS PARA HABILITACIONES - AERONAVES DE MENOS DE 5.700 Kg. DE PBMD

 DGAC DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL	50
---	----

CERRADO DE LA BITÁCORA

NOMBRES	FIRMA DEL INTERESADO	BITÁCORA N°.....
APELLIDOS		Del...../...../..... AL...../...../.....
DIRECCIÓN		Nº FOLIO D.G.A.C.:.....
MONOMOTORES	IFR REAL	
MULTIMOTORES	IFR SIMULADO	
HELICÓPTEROS	SIMULADOR	
INSTRUCTOR DE VUELO	DOBLE COMANDO	
NAVEGACIÓN	PILOTO AL MANDO	
DIURNO	CO - PILOTO	
NOCTURNO		
Esta Bitácora fue cerrada...../...../..... con un total de.....Hrs.		
(.....) LITERAL		

Este libro de vuelo permite a los titulares de licencias de piloto registrar la experiencia de vuelo de una manera que facilitará este proceso y al mismo tiempo proporcionará un registro permanente de los titulares de licencias que vuelan. Se recomienda a los pilotos que vuelan regularmente aviones y helicópteros u otras categorías de aeronaves que mantengan libros de registro separados para cada categoría de aeronave.

Las anotaciones en este libro deberían realizarse tan pronto como sea posible después de realizar cualquier vuelo. Todas las entradas en el libro de vuelo deben cumplir con lo siguiente:

- en el caso de registros en papel, deberán realizarse con tinta o lápiz indeleble;
- en el caso de registros electrónicos, deberían elaborarse y conservarse de manera que estén fácilmente disponibles a petición de la DGAC y contener todos los elementos pertinentes que se mencionan en la Sección 61.120, certificados por el piloto y en un formato aceptable por la DGAC.

Cuando una aeronave lleve dos o más pilotos como miembros de la tripulación técnica, uno de ellos, antes de iniciar el vuelo, será designado por el explotador aéreo como PIC de la aeronave, de acuerdo con los requisitos operacionales, quien podrá delegar la conducción del vuelo en otro piloto debidamente cualificado. Todos los vuelos realizados como PIC se anotan en el libro de registro como "PIC". Un piloto que vuela como piloto al mando bajo supervisión ingresa el tiempo de vuelo como "PIC", pero todas esas entradas deben ser certificadas por el PIC o el instructor de vuelo en "Observaciones" del libre de vuelo.

Conforme al diseño del modelo que se presenta en este MAC, las instrucciones para llenar cada columna son las siguientes:

- Columna 1: Número de vuelo en orden cronológico
- Columna 2: Fecha (día/mes/año) en la que comienza el vuelo.
- Columna 3: a) Especificar el fabricante y modelo de la aeronave, como por ejemplo PA34; C152, B737CL, etc.; e indicar la matrícula de la aeronave, como por ejemplo CP-2006.
- Columna 4: Designador OACI del lugar de inicio del vuelo y; designador OACI del lugar de aterrizaje. Para vuelos nacionales puede colocar por ejemplo CB-TJ-LP-VR.
- Columna 5: Observaciones (maniobras) a) naturaleza del vuelo como por ejemplo chequeo, toques y despegues, ultraliviano, acrobacia. En b) observaciones en cuanto a correcciones durante el llenado de la bitácora.
- Columna 6: Aterrizajes; total de aterrizajes realizados en el vuelo.
- Columna 7: App. Inst. total de aproximaciones Instrumentales realizadas en el vuelo.
- Columna 8: Categoría; corresponde al equipo de vuelo en el que realizó el vuelo, o total de horas de vuelo en : Monomotor, o Multimotor de aeronave, y/o solamente Helicóptero.
- Columna 9: Instructor de Vuelo, total de horas que impartió instrucción de vuelo.
- Columna 10: Navegación; total de horas realizadas en navegación.
- Columna 11: Condición de vuelo; total de horas realizadas en periodo Diurno, Nocturno y los totales volados por Instrumentos en condiciones reales o simuladas.
- Columna 12: Simulador de vuelo; total de horas realizadas en simuladores sintéticos de vuelo.
- Columna 13: Tiempo de vuelo; tiempo de vuelo realizado en instrucción de doble comando, piloto, como copiloto.
- Columna 14: Duración total de vuelo; tiempo total de vuelo.
- Columna 15: Certificaciones (firmas); firma del instructor; Chequeador o, piloto al mando.
- Columna 16: Firma; debe ir la firma de; Piloto al mando o, Gerente de Operaciones, o, Jefe de Instrucción.

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 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 con los requisitos de conocimientos de este piloto.

En ese sentido, la 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 la RAB 61, son también de aplicación general para aquellos que van a ejercer funciones de copiloto en actividades bajo las reglas de la 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 de la RAB 121 o RAB 135, correspondientes.

MEI 61.135 - Repaso de vuelo

La presente sección de la RAB 61 aplica a todos los titulares de licencia que no ejercen bajo las 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 la 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.**

- a. De acuerdo con lo establecido en el Anexo 1 de la OACI, Numeral 5.2.1 - datos que constarán en la licencia, Inciso XIII), se incluirá una anotación sobre competencia lingüística.
- b. De acuerdo con lo establecido en el Anexo 1 de la OACI, Numeral 5.2.3 - 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 con lo establecido en el Anexo 1 de la OACI, Numeral 1.2.9.6 - 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.**

- a. Este método describe el procedimiento y formato para anotar en las licencias, emitidas según la RAB 61, la competencia lingüística.
- b. Una vez realizada la respectiva evaluación oficial de la competencia lingüística, en un centro 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 la RAB 61

- a. De acuerdo a lo establecido en el Anexo 1, Numeral 2.1 reglas generales relativas a las licencias y habilitaciones y la 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 la 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 la RAB 61.305 (d) (4) habilitaciones de tipo, se establece que la DGAC podrá considerar oportuno la emisión de una habilitación, cuando por ejemplo por el tipo operación se haga necesario para precautelar la seguridad operacional.

MEI 61.315 (d) (2) - Requisitos para la habilitación de vuelo por instrumentos

Sobre la aprobación de los dispositivos de instrucción para simulación de vuelo utilizados para realizar la experiencia de vuelo.

La Sección 61.315 (d) (2) indica que el postulante a esta habilitación debe acreditar cuarenta (40) horas de vuelo por instrumentos, de las cuales un máximo de veinte (20) horas serán realizadas en un dispositivo de instrucción para simulación de vuelo aprobado por la DGAC, bajo la supervisión de un instructor de vuelo.

Para la aprobación del dispositivo de instrucción que se utilizan usualmente en los centros de instrucción de aeronáutica civil (CIAC), el inspector de la DGAC deberá tomar en cuenta los requisitos y procedimientos establecidos en la RAB 60 - Requisitos de calificación de dispositivos de instrucción para simulación de vuelo, utilizando Apéndices y listas de verificación.

En el caso que se requiera utilizar un entrenador para procedimientos de vuelo (FTD) para la realización de un curso de instrucción, éste debe ser representativo a la categoría y clase de la aeronave utilizada en la instrucción, cumpliendo los requisitos establecidos en la RAB 60, así como en las Secciones 142.405 y 142.410 de la RAB 142.

En el caso que un CIAC utilizará un FTD se tendrá que utilizar los Apéndices 2 y 4 de la RAB 60, con sus respectivas listas de verificación.

La RAB 60 está publicado por la DGAC en su página oficial www.dgac.gob.bo

MAC 61.315 (f) – Prueba de pericia para la habilitación de vuelo por instrumentos

Sobre la metodología para la prueba de pericia para la habilitación de vuelo por instrumentos

La DGAC tiene publicado los Estándares de Certificación de Piloto (ECP) correspondiente a la habilitación de vuelo por instrumentos - Avión, utilizando como guía lo establecido por la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos de Norteamérica en el documento en idioma inglés Airman Certification Standards (ACS) FAA-S-ACS-8B, con la finalidad de optimizar y armonizar estos procedimientos, así como facilitar la futura convalidación automática de licencias.

El citado documento establece los estándares de certificación para la emisión de una habilitación de vuelo por instrumentos - avión, en las áreas de conocimientos aeronáuticos, gestión de riesgos que incluye amenazas y errores, actuación humana y habilidades acorde con los requisitos de pericia que se exigen en la RAB 61, además de un formulario de calificación.

Para ello se utiliza una metodología de evaluación por competencias, para ser aplicado por los inspectores o examinadores designados por la DGAC, así como para el desarrollo de la instrucción en los CIAC destinados a la formación de pilotos.

El ECP de la habilitación de vuelo por instrumentos – avión se encontrará disponible en la página oficial www.dgac.gob.bo

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 con el 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 médica 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

MAC 61.525 – Pericia

Sobre la metodología para la prueba de pericia de piloto privado – avión

La DGAC tiene publicado los Estándares de Certificación de Piloto (ECP) correspondiente al piloto privado – avión, utilizando como guía lo establecido por la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos de Norteamérica en el documento en idioma inglés Airman Certification Standards (ACS) FAA-S-ACS-6B, con la finalidad de optimizar y armonizar estos procedimientos, así como facilitar la futura convalidación automática de licencias.

El citado documento establece los estándares de competencia para la emisión de una licencia de piloto privado, categoría avión, en las áreas de conocimientos aeronáuticos, gestión de riesgos que incluye amenazas y errores, actuación humana y habilidades acorde con los requisitos de pericia que se exigen en la RAB 61, además de un formulario de calificación.

Para ello se utilizará una metodología de evaluación por competencias, para ser aplicado por los inspectores o examinadores designados por la DGAC, así como para el desarrollo de la instrucción en los CIAC destinados a la formación de pilotos.

El ECP de piloto privado – avión se encontrará disponible en la página oficial www.dgac.gob.bo

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 (a) (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 también para los titulares de licencia que la obtuvieron con anterioridad a la entrada en vigencia de la 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 la 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 la 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 dentro del total general para la licencia de piloto comercial. Para registrarse en la libreta de vuelo (bitácora) sino se considera en ella una columna específica, se procederá a registrarlas como PIC y en las observaciones se anotará “vuelo solo”.

MAC 61.620 (a) (3) – Experiencia de vuelo

Sobre la instrucción recibida en un dispositivo de instrucción para simulación de vuelo para el postulante a piloto comercial - avión

En cumplimiento al Anexo 1, se aprobó como parte de la Enmienda de la RAB 61 la facultad de la DGAC para determinar si la instrucción recibida en un dispositivo de instrucción para simulación de vuelo es aceptable como parte del tiempo total de vuelo, estableciendo que el crédito por esta experiencia se limita a un máximo de diez (10) hora de vuelo.

Para el incremento de estas horas de reconocimiento, la DGAC deberá realizar la evaluación de dispositivos de instrucción para simulación de vuelo utilizados por los CIAC 141, para determinar que maniobras son las autorizadas dentro del programa de instrucción para este fin, conforme a los siguientes Apéndices y listas de verificación de la RAB 60 - Requisitos de calificación de dispositivos de instrucción para simulación de vuelo.

En el caso que se requiera utilizar un entrenador para procedimientos de vuelo (FTD) – Avión para el desarrollo de estas horas de instrucción, éste debe ser representativo a la categoría y clase de la aeronave utilizada en la instrucción, cumpliendo los requisitos establecidos en el Apéndice 2 de la RAB 60 y su correspondiente lista de verificación, así como lo dispuesto en las Secciones 142.405 y 142.410 de la RAB 142.

MAC 61.625 – Pericia

Sobre la metodología para la prueba de pericia del piloto comercial – avión

La DGAC tiene publicado los Estándares de Certificación de Piloto (ECP) correspondiente al piloto comercial – avión, utilizando como guía lo establecido por la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos de Norteamérica en el documento en idioma inglés Airman Certification Standards (ACS) FAA-S-ACS-7A, con la finalidad de optimizar y armonizar estos procedimientos, así como facilitar la futura convalidación automática de licencias.

Este documento establece los estándares de competencia para la emisión de una licencia de piloto comercial, categoría avión, en las áreas de conocimientos aeronáuticos, gestión de riesgos que

incluye amenazas y errores, actuación humana y habilidades acorde con los requisitos de pericia que se exigen en la RAB 61, además de un formulario de calificación.

Para ello se utiliza una metodología de evaluación por competencias, para ser aplicado por los inspectores o examinadores designados por la DGAC, así como para el desarrollo de la instrucción en los CIAC destinados a la formación de pilotos.

El ECP de piloto comercial – avión se encontrará disponible en la página oficial www.dgac.gob.bo

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 la 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.

Asimismo, en todos los casos la evaluación del piloto de transporte de línea aérea se realiza al postulante en la posición del asiento izquierdo, que es la posición desde donde un piloto TLA realiza sus funciones. En tal sentido, un copiloto no puede ser chequeado desde su posición (asiento derecho) para obtener esta licencia, toda vez que se estaría repitiendo la evaluación efectuada al piloto cuando obtuvo la habilitación en la aeronave tipo, restringida a la posición de copiloto.

En nuestro Estado, es el explotador de servicios aéreo es quien selecciona a los copilotos que van a realizar la promoción a piloto al mando y que conjuntamente obtienen la licencia de piloto de transporte de línea aérea a la cual va asociada.

Sobre la metodología para la prueba de pericia del piloto de transporte de línea aérea y habilitación de tipo – avión

La DGAC tiene publicado los Estándares de Certificación de Piloto (ECP) correspondiente al piloto de transporte de línea aérea y la habilitación de tipo – avión, utilizando como guía lo establecido por la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos de Norteamérica en el documento en idioma inglés Airman Certification Standards (ACS) FAA-S-ACS-11, con la finalidad de optimizar y armonizar estos procedimientos en los Estados, así como facilitar la futura convalidación automática de licencias.

El citado documento establece los estándares de competencia para la emisión de una licencia de piloto TLA y habilitación de tipo en la categoría avión, en las áreas de conocimientos aeronáuticos, gestión de riesgos que incluye amenazas y errores, actuación humana y habilidades acorde con los requisitos de pericia que se exigen en la RAB 61, además de un formulario de calificación.

Para ello se utiliza una metodología de evaluación por competencias, para ser aplicada por los inspectores o examinadores designados por la DGAC, así como para el desarrollo de la instrucción en los CEAC 142 para la citada licencia y habilitación de tipo.

El ECP de piloto de transporte de línea aérea y habilitación de tipo – avión se encontrará disponible en la página oficial www.dgac.gob.bo

MEI 61.830 (a) (1) - Atribuciones y limitaciones del piloto TLA

Sobre la diferencia para ejercer las atribuciones de la habilitación de vuelo por instrumentos entre un TLA – Avión y un TLA – Helicóptero.

De acuerdo a lo establecido en la Sección 61.830 el piloto de transporte de línea aérea de avión, lleva implícita la habilitación de vuelo por instrumentos en sus atribuciones, porque previamente ha cumplido con ejercer estas atribuciones en transporte aéreo comercial al obtener la primera habilitación de tipo, por esa razón podría no colocarse en la licencia la citada habilitación, a diferencia del Piloto TLA – Helicóptero que para ejercer las atribuciones de la habilitación de vuelo por instrumentos tendría que demostrar que ha cumplido con los requisitos establecidos en la Sección 61.315 y llevar esta habilitación anotada en su licencia de TLA – Helicóptero.

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 (RAB 141) 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 la 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 en la función de instructor 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, es decir la instrucción y recomendación final para la verificación de competencia señalada en la Sección 61.140 (c), como parte de la experiencia reciente en vuelo por instrumentos.

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 con el 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 61.1105 (f) - Requisitos de idoneidad: Generalidades**Sobre los requisitos para que un instructor de vuelo habilitado obtenga una habilitación adicional**

El titular de una habilitación de instructor de vuelo previamente ha cumplido con acreditar un mínimo de 200 horas de vuelo como piloto al mando, incluyendo como mínimo quince (15) horas de vuelo en la misma categoría y clase de aeronave en la que se calificó como instructor, realizadas estas últimas dentro de los seis (6) meses precedentes a la solicitud de la habilitación.

Si este instructor una vez calificado, requiere que una habilitación adicional sea agregada, por ejemplo, si está calificado en monomotor terrestres y requiere ser instructor de multimotor terrestre o si requiere calificarse en una nueva habilitación tipo de helicóptero, entre otras opciones, conforme al párrafo 61.1105 (f), requeriría cumplir con lo siguiente:

- a. Acreditar un mínimo de 15 horas de vuelo como piloto al mando en la misma clase o tipo que corresponda;
- b. cumplir los requisitos señalados en la Sección 61.1115 (b), es decir mediante un curso de instrucción en vuelo para instructor, haber practicado las técnicas de instrucción para las maniobras y procedimientos en vuelo que sean apropiadas a la nueva clase o tipo de aeronave en la que pretende la nueva habilitación; y
- c. aprobar una prueba de pericia ante un inspector de la DGAC o examinador designado.

No requiere realizar un nuevo curso teórico porque las materias ya han sido cubiertas en su calificación inicial e inclusive ha rendido las pruebas teóricas correspondientes a la habilitación de instructor de vuelo.

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

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 en la función de 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) - Experiencia específica

Los documentos a ser presentados para acreditar las horas de instrucción serían:

- a. Habilitación de instructor de vuelo otorgada por la DGAC que figura en su licencia de piloto.
- b. Libro de vuelo personal (bitácora) con las anotaciones de las horas específicas realizadas en la función de instructor de vuelo.

MEI 61.1135 – Renovación de la habilitación de instructor de vuelo

Sobre las opciones que tiene el piloto para renovar la habilitación cada 24 meses

De acuerdo con lo indicado en la Sección 61.1135, el instructor tiene las siguientes opciones, para renovar las atribuciones de su habilitación de instructor de vuelo.

Primera opción	Segunda opción (no cuenta con experiencia requerida en la primera opción)
Acreditar al menos 60 horas como instructor de vuelo o examinador de vuelo, dentro del periodo de validez de la habilitación.	Completar un curso de instrucción periódica para instructor de vuelo, aprobado por la DGAC, en los doce (12) meses precedentes a la fecha de expiración de la habilitación.
De las 60 horas, 30 horas como mínimo realizadas en los 12 meses precedentes a la fecha de expiración de la habilitación.	Aprobar una verificación de pericia como instructor de vuelo ante la DGAC.
De las 30 horas, 10 horas como mínimo serán de instrucción para IFR, si requiere renovar esta atribución.	
Aprobar una verificación de pericia como instructor de vuelo ante la DGAC.	

Capítulo K – Examinadores de vuelo designados

Generalidades

Los examinadores de vuelo designados conforme al Capítulo K de la RAB 61, deben ser personal altamente calificado y nombrado por la DGAC, para llevar a cabo las pruebas de pericia que la DGAC determine, para el otorgamiento de licencias y habilitaciones de piloto.

Este capítulo aplica para la designación de examinadores de vuelo que realizarán las verificaciones de pericia para el otorgamiento de licencias y habilitaciones para pilotos de explotadores de servicios aéreos que operan conforme a los RAB 121 y 135, de centros de instrucción y de entrenamiento de aeronáutica civil (RAB 141/RAB 142) y de pilotos que operen conforme a la RAB 91.

MAC 61.1205 - Autorizaciones a ser otorgadas

Las autorizaciones se otorgan a través de resoluciones administrativas y una credencial expedida por la DGAC, firmada por la Máxima Autoridad Ejecutiva. La credencial de examinador designado contendrá como mínimo lo siguiente:

- a. El nombre completo del examinador.
- b. Licencia de piloto y número.
- c. Organización en la que ejercerá las atribuciones (si es aplicable, por ejemplo, nombre del explotador de servicios aéreos, centros de instrucción o de entrenamiento).
- d. Privilegios otorgados para realizar las pruebas de pericia, conforme a lo indicado en la Sección 61.1205.
- e. El número de registro de examinador designado por parte de la DGAC.
- f. Vencimiento de la autorización.

MEI 61.1220 – Examinador de vuelo: Atribuciones/requisitos

La Sección 61.1220 establece los requisitos en cuanto a experiencia de horas de vuelo, que debe cumplir el postulante a una autorización de examinador de vuelo. En el caso que a un examinador se tenga previsto otorgarle diversas atribuciones, deberá cumplir con la experiencia más exigente que señala la norma. A continuación, se describe el resumen de la experiencia requerida vinculada a las atribuciones a otorgar.

Piloto privado y
habilitación de
clase/tipo para un solo
piloto

Mínimo 1000 horas de
vuelo como piloto.

Incluyendo como
mínimo 250 horas
como instructor de
vuelo.

Piloto comercial y
habilitaciones de
clase/tipo para un solo
piloto

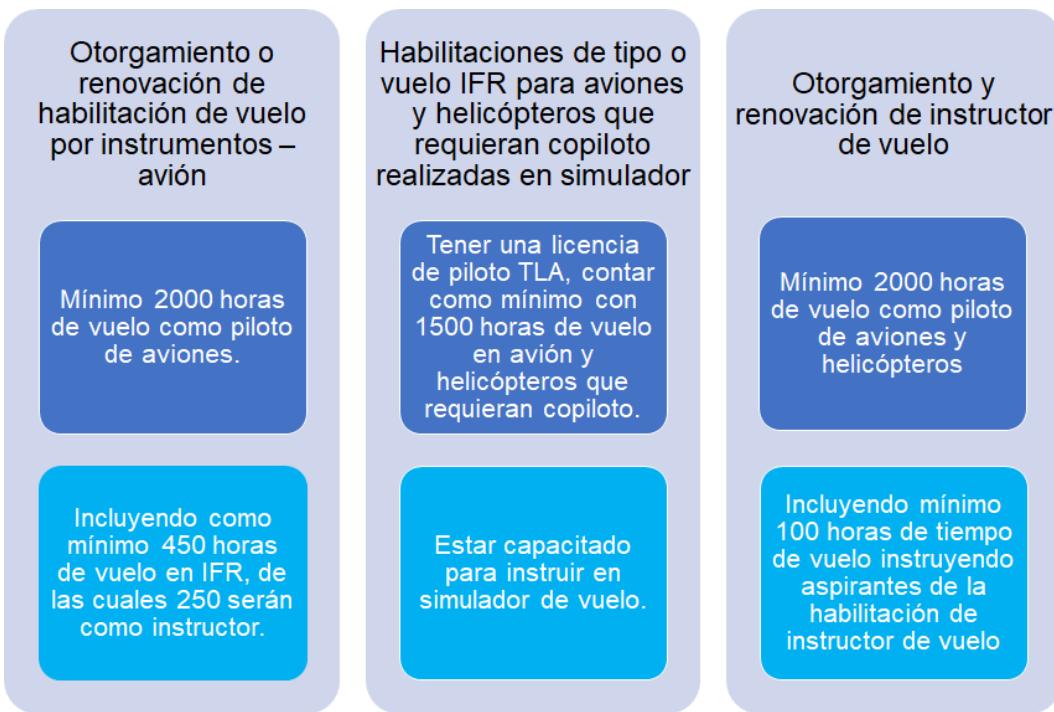
Mínimo 2000 horas de
vuelo como piloto.

Incluyendo 200 horas
como instructor de
vuelo.

Licencia de piloto TLA

Mínimo 1500 horas de
vuelo como piloto de
aviones y helicópteros
que requieran copiloto.

Incluyendo 500 horas
como piloto al mando y
sea o haya sido titular
de la habilitación de
instructor de vuelo o
autorización de
instructor de vuelo de
tipo.



MAC 61.1210 (a) (4) y (5) - Contenido del curso de instrucción.

Sobre el curso de instrucción

La DGAC establece un programa de instrucción inicial y periódica para sus examinadores de vuelo designados, que le permita mantener la estandarización en la aplicación de los procedimientos y requisitos reglamentarios, el cual culminará con una prueba se observación de pericia como examinador designado.

Este curso con el detalle de materias y horas establecido por la DGAC en su programa de instrucción y contiene como mínimo:

- Las responsabilidades, atribuciones y limitaciones del examinador designado. Código de ética.
- Conocimientos teóricos de los requisitos reglamentarios de licencias y habilitaciones conforme a las RAB PEL.
- Procedimientos sobre los trámites generales de licencias y habilitaciones del personal aeronáutico.
- Procedimientos para la realización de las verificaciones de pericia y chequeos prácticos. Formularios y presentación de resultados a la Unidad de Licencias.
- Estándares de certificación para cada licencia y habilitación en las especialidades de los examinadores a designar.
- Trámites administrativos de coordinación para la designación de los postulantes a evaluar.
- La nota mínima de aprobación será de 80% como mínimo.

Asimismo, la instrucción práctica en el puesto de trabajo (OJT) será brindada en base a las atribuciones a ser otorgadas al nuevo examinador de vuelo y hasta que logre la competencia requerida para la función, la cual será efectuada por un inspector de la DGAC en la especialidad.

SECCIÓN B: MÉTODOS ACEPTABLES DE CUMPLIMIENTO Y MATERIAL EXPLICATIVO E INFORMATIVO DE LA RAB 63**Capítulo A - Generalidades**

Con el propósito de no contemplar situaciones en común y que son relevantes a los tres reglamentos del área PEL (RAB 61, 63 y 65), en aquellos MAC / MEI de la 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 - Solicituds y calificaciones

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

MAC 63.015 - Solicituds y calificaciones

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

MEI 63.030 - 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-61/63/65-1 - 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)

MAC 63.040 – Control de uso de sustancias psicoactivas y neurotrópicas

Sobre el establecimiento de mecanismos regulatorios para evitar, prevenir, medir e investigar en todo tiempo el uso problemático de ciertas sustancias Ver CA-PEL-61/63/65-01 MAC 61.045 (c)

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)

MAC/MEI 63.025 - Características de las licencias

Sobre las licencias electrónicas del personal aeronáutico Ver CA-PEL-61/63/65-01- MAC/MEI 61.070

MEI 63.085 - 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

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 Ver CA-PEL-61/63/65-01 - MAC 61.165

MEI 63.100 - Conversión de licencias

Las licencias que se pueden convalidar dentro de la 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 de la RAB 61.

MEI 63.105 - Convalidación automática de licencias MAC 61.035 Convalidación automática de licencias Ver MAC/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 121.1570 de la RAB 121, los cuales debe acreditar el explotador de servicios aéreos ante la DGAC antes de que la persona pueda ejercer la función.

**SECCIÓN C: MÉTODOS ACEPTABLES DE CUMPLIMIENTO Y MATERIAL EXPLICATIVO E
INFORMATIVO
DE LA 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 de la 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

MAC/MEI 65.025 - Características de las licencias

Sobre las licencias electrónicas del personal aeronáutico Ver CA-PEL-61/63/65-01 - MAC/MEI 61.070

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)

MAC 65.045 – Control de uso de sustancias psicoactivas y neurotrópicas

Sobre el establecimiento de mecanismos regulatorios para evitar, prevenir, medir e investigar en todo tiempo el uso problemático de ciertas sustancias

Ver CA-PEL-61/63/65-01 MAC 61.045 (c)

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

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

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 de la RAB 61.

MAC/MEI 65.110 - Convalidación automática de licencias Sobre el concepto y Acuerdo suscrito por los Estados Ver CA-PEL-61/63/65-01 – MAC/MEI 61.035 (completo)

Capítulo B – Licencia de controlador de tránsito aéreo**MEI 65.215 (a) - Experiencia**

- a. 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 de la citada 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.
- b. 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 – PANS Instrucción y del Doc. 10056 Manual sobre instrucción y evaluación basadas en competencias (CBTA) para controladores de tránsito aéreo de la OACI.
 - c. Para facilitar la aplicación del CBTA la OACI recomienda la metodología ADDIE, para lo cual el SRVSOP ha desarrollado los siguientes documentos:
 - Circular de asesoramiento CA-PEL-141/142/147-002 Metodología para desarrollar programas de instrucción y evaluación basadas en competencias para los centros de instrucción y de entrenamiento de aeronáutica civil, disponible en: www.dgac.gob.bo
 - Capítulo 1 de la Parte VI – Instrucción y evaluación basadas en competencias, disponible en: www.dgac.gob.bo

Un CIAC 141 Tipo 1 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

MEI 65.320 (a) (3) Requisitos de experiencia

De las modalidades del curso de instrucción aprobada

Conforme a lo indicado en la Sección 65.320 el postulante a una licencia debe presentar acreditación documental a satisfacción de la DGAC, que ha adquirido experiencia conforme a tres modalidades, siendo una de ellas y la más común entre los postulantes el haber completado satisfactoriamente un curso de instrucción aprobada.

Este curso según lo establece la RAB 141 puede ser realizado bajo dos metodologías de instrucción:

- a. La metodología tradicional de enseñanza detallada en el Apéndice 7 de la RAB 141, se ha fortalecido la fase de instrucción práctica estableciendo que el estudiante deberá realizar 120 horas de la siguiente manera, con un despachador de vuelo calificado:

1. Familiarización y descripción de aeronaves con aplicabilidad de despacho	30 horas
2. Planeamiento de vuelo aplicable a las aeronaves	30 horas
3. Talleres prácticos de despacho de vuelo aplicables a las aeronaves que requieren despacho.	50 horas
4. Manejo de documentación específica de las aeronaves que requieren	10 horas
- b. La metodología de instrucción y evaluación por competencias detallada en el Apéndice 7A de la RAB141, la cual toma como base el Doc. 9868 – PANS Instrucción y el Doc. 100106 Manual de instrucción y evaluación basadas en competencias para el personal encargado de operaciones de vuelo/despachador de vuelo.
- c. Para facilitar su aplicación la OACI recomienda la metodología ADDIE, para lo cual la DGAC ha desarrollado los siguientes documentos:
 - Circular de asesoramiento CA-PEL-141/142/147-002 Metodología para desarrollar programas de instrucción y evaluación basadas en competencias para los centros de instrucción y de entrenamiento de aeronáutica civil, disponible en: www.dgac.gob.bo
 - Capítulo 1 de la Parte VI – Instrucción y evaluación basadas en competencias, disponible en: www.dgac.gob.bo

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 método 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.

En la 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 Parte D1 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 – PANS Instrucción y el Doc. 10098 Manual de instrucción y evaluación por competencias para el personal de mantenimiento de aeronaves.
- c. Para facilitar su aplicación la OACI recomienda la metodología ADDIE, para lo cual la DGAC ha desarrollado los siguientes documentos:
 - Circular de asesoramiento CA-PEL-141/142/147-002 Metodología para desarrollar programas de instrucción y evaluación basadas en competencias para los centros de instrucción y de entrenamiento de aeronáutica civil, disponible en: www.dgac.gob.bo
 - Capítulo 1 de la Parte VI – Instrucción y evaluación basadas en competencias, disponible en: www.dgac.gob.bo

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 de la RAB 91, no se ha considerado dentro de esta atribución la especialidad de aviónica por cuanto esta 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 Plurinacional de Bolivia, 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 con 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 las RAB debe ser impartido por un CIAC RAB 141 Tipo 1 y el contenido del mismo se encuentra indicado en el Apéndice 15 de la citada 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.

5. APENDICES:

No aplica en esta CA.

6. CONTACTO PARA MAYOR INFORMACION:

Cualquier consulta técnica adicional sobre esta Circular de Asesoramiento, favor dirigirla a la oficina de Estándares de Vuelo (EDV):

Av. Arce 2631, Edificio Multicine, Piso 9

Tel. (591-2) 2444450

E-correo: ca.edv@dgac.gob.bo