



**REGLAMENTACION  
AERONAUTICA  
BOLIVIANA**

# **RAB 65**

## **Licencias Personal Aeronáutico excepto miembros de la Tripulación de Vuelo**

Tercera edición, Enmienda 11, R.A. N° 453 de 30/AGO/2024

**Aplicabilidad:**

Esta enmienda reemplaza, desde el 28 de noviembre de 2024, todas las enmiendas anteriores del RAB 65.





## RAB 65

## Licencias personal aeronáutico excepto miembros de la tripulación de vuelo

Detalle de enmiendas a la RAB 65			
Enmienda	Origen	Temas	Aplicable
Primera Edición	Quinta Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región SAM, junio 1996 Proyecto RLA/95/003	Licencias de personal aeronáutico excepto miembros de la tripulación de vuelo.	29 de junio 2004
1 Segunda Edición	Décimo Tercera Reunión Ordinaria JG SRVSOP, noviembre 2005. Primera Reunión del Panel de Expertos de Licencias (RPEL1), abril 2007. Segunda Reunión del Panel de Expertos de Licencias y de Medicina Aeronáutica (RPEL2), octubre 2007. Décimo Séptima Reunión Ordinaria Junta General SRVSOP, noviembre 2007, Conclusión JG 17/142.	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Incorporación de enmienda 164, 165, 166, 167 y 168 del Anexo 1.</li> <li>· Modificación requisitos y atribuciones del técnico de mantenimiento de aeronaves; requisitos de instrucción previa de postulantes a licencias.</li> <li>· Reservados los Capítulos B y E correspondientes a la Licencia de Controlador de Tránsito Aéreo y Operador de Estación Aeronáutica.</li> </ul>	29 y 30 de noviembre 2007
2	Tercera Reunión del Panel de Expertos de Licencias (RPEL/3), abril 2008. Décimo Novena Reunión Ordinaria Junta General SRVSOP, diciembre 2008, Conclusión 19/10	Requisitos de competencia lingüística; personal proveniente de las fuerzas armadas o policiales; Capítulos B y E correspondientes a las Licencias de controlador de tránsito aéreo y operador de estación aeronáutica, respectivamente.	11 y 12 de diciembre 2008
3	Novena Reunión del Panel de Expertos en Licencias y Medicina Aeronáutica (RPEL/9), septiembre 2013. Vigésimo Sexta Reunión Ordinaria Junta General SRVSOP, diciembre 2012, Conclusión JG 26/05.	Incorporación de nuevas definiciones; requisitos de TEM integrados al SMS en los conocimientos de los titulares de licencia de despachador de vuelo y mecánico de mantenimiento de aeronaves.	3 de diciembre 2013
4	Décima Reunión del Panel de Expertos en Licencias y Medicina Aeronáutica (RPEL/10), agosto 2013 Vigésimo Séptima Reunión Ordinaria Junta General SRVSOP,	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Sección 65.001 Definiciones.</li> <li>· Sección 65.095 Revisión editorial de requisitos de competencia lingüística conforme a la Enmienda 172 del Anexo 1.</li> <li>· Incorporación de los Apéndices 3, 4, 5 y 6 sobre programas de instrucción teórico-práctico del controlador de</li> </ul>	17 de noviembre 2014

Detalle de enmiendas a la RAB 65			
Enmienda	Origen	Temas	Aplicable
	noviembre 2014, Decisión JG 27/26.	tránsito aéreo y operador de estación aeronáutica.	
5	Undécima Reunión del Panel de Expertos en Licencias y Medicina Aeronáutica (RPEL/11). Vigésimo Octava Reunión Ordinaria Junta General del SRVSOP, octubre 2015, Conclusión JG 28/03.	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Incorporación de la definición y requisitos de conversión de licencia en la Sección 65.105;</li> <li>· Oportunidad de mejora a los requisitos establecidos en las Sección 63.035 – Convalidación de licencia, así como los Apéndices 3 y 4 sobre cursos de instrucción de controlador de tránsito aéreo.</li> <li>· Incorporación del Apéndice 8 sobre instrucción y evaluación basada en competencia para los controladores de tránsito aéreo, de acuerdo a la enmienda del Doc. 9868 de la OACI.</li> </ul>	29 de octubre 2015
6	Décima Reunión del Panel de Expertos en Licencias y Medicina Aeronáutica (RPEL/12). Vigésimo Novena Reunión Ordinaria Junta General del SRVSOP, noviembre 2016. Conclusión JG 29/04.	Revisión de la Sección 65.095 sobre los requisitos de competencia lingüística.	18 de noviembre 2016
7	Décima Tercera Reunión del Panel de Expertos en Licencias y Medicina Aeronáutica (RPEL/13). Décima Cuarta Reunión del Panel de Expertos en Aeronavegabilidad (RPEA/14) Trigésima Reunión Ordinaria Junta General del SRVSOP, diciembre 2017. Conclusión JG 30/02	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Incorporación de la Enmienda 174 del Anexo 1 sobre convalidación automática de licencias en la Sección 65.110. Oportunidad de mejora en la Sección 65.020 sobre validez de licencia y restablecimiento de ejercicio de atribuciones y Sección 65.430 sobre atribuciones del mecánico de mantenimiento.</li> <li>· Nuevos requisitos de experiencia reciente del operador de estación aeronáutica (Sección 65.525) y traslado de los Apéndices 3 al 8 del LAR 65 al LAR 141 (instrucción CTA y OEA).</li> </ul>	3 de diciembre 2017
8 Tercera edición	Décima Cuarta Reunión del Panel de Expertos en Licencias y Medicina Aeronáutica (RPEL/14).  Junta General - Mecanismo de aprobación expresa del Conjunto LAR PEL Carta LN 3/17.07-SA5180, abril 2019.	Edición del texto a una sola columna. Incorporación de nuevas definiciones, la estandarización de terminología. Incorporación de la Enmienda 175 del Anexo 1 que aplica al controlador de tránsito aéreo y mecánico de mantenimiento de aeronaves (RPAS).  Oportunidades de mejora a los requisitos de licencia y atribuciones del despachador de vuelo, así como a los requisitos de convalidación automática de licencias.	1 de febrero 2019

Detalle de enmiendas a la RAB 65			
Enmienda	Origen	Temas	Aplicable
9	Enmienda 176 al Anexo 1:  Equipo especial sobre instrucción y evaluación basadas en competencias (CBTA-TF) y la Secretaría  Aprobada: 6 de marzo de 2020	Enmienda que comprende la armonización con la Enmienda 5 de los PANS-TRG; nuevas definiciones, actualización relativa a los requisitos para los encargados de operaciones de vuelo/despachadores de vuelo, e incorporación de disposiciones para instructores de controladores de tránsito aéreo en el puesto de trabajo, enmienda de las disposiciones relativas a las aeronaves de despegue vertical e introducción de modificaciones menores a las disposiciones existentes.	01/10/2021
	Décima Quinta Reunión del Panel de Expertos en Licencias y Medicina Aeronáutica (RPEL/15).  Junta General - Mecanismo de aprobación expresa del Conjunto LAR PEL Carta LN 3/17.07-SA5230 18 de Junio 2020	Enmienda de los requisitos de convalidación automática de licencias (Sección 65.110) respecto a la eliminación de la fecha de aplicación e indicando que puede ser efectuada con cualquier Estado contratante al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.  Enmienda de los requisitos de experiencia de vuelo (Sección 61.520) del piloto privado de avión y helicóptero, incorporando las horas que se requieren cuando el postulante las ha efectuado en un curso de instrucción reconocida, conforme al Anexo 1 sobre licencias al personal.	
	Enmienda 177 al Anexo 1:  Decimotercera reunión del Grupo de Expertos sobre Sistemas de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPASP/13)  Aprobada: 1 de marzo de 2021	Enmienda consiguiente para alinear las definiciones con la Enmienda 90 del Anexo 10, Volumen V, y la primera edición del Anexo 10, Volumen VI, en relación con los "Procedimientos relativos al enlace C2" y los "Sistemas del enlace C2"	
	Enmienda DGAC  Aprobada:	Se incluye en la Aplicación de la RAB, la duración de los cursos de instrucción.	
10	Enmienda 178 al Anexo 1  Grupo Especial sobre Otorgamiento de Licencias al Personal por Medios Electrónicos (EPL-TF)	Implementación de un sistema de otorgamiento de licencias al personal por medios electrónicos con el fin de acrecentar la eficiencia.	03/11/2022

Detalle de enmiendas a la RAB 65			
Enmienda	Origen	Temas	Aplicable
	<p>Aprobada: 7 de marzo de 2022</p> <p>Decima Sexta Reunión del Panel de Expertos en Licencias y Medicina Aeronáutica (RPEL/16).</p> <p>Del 18 al 22 de Octubre de 2021</p>	NE/1 Asunto 2:b) Análisis de la propuesta de enmienda al Anexo 1 en relación a la licencia electrónica de pilot (ELP)	
11	<p>Enmienda 179 al Anexo 1</p> <p>Propuesta de enmienda aceptada por la DGAC</p>	<p>Actualización de la definición Plan de Vuelo a definición de plan de vuelo para facilitar la implementación inicial de los servicios de información de vuelo y flujo para el entorno cooperativo (FF-ICE), y</p> <p>Actualización de reglas generales sobre las licencias relativas a las operaciones internacionales de los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS) en espacio aéreo controlado y aeródromos a partir del 26 de noviembre de 2026.</p> <p>Personalización de la sección 61.025 respecto a la convalidación de licencia (SRVSOP, AAC, Estado Plurinacional de Bolivia),</p> <p>Se actualiza el termino aprobado por reconocida</p> <p>Se registra la fecha de implementación de la ELT Apéndice 1</p>	28/11/2024

**PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO**



## RAB 65

## Licencias personal aeronáutico excepto miembros de la tripulación de vuelo

Lista de páginas efectivas de la RAB 65			
Detalle	Páginas	Revisión	Fecha de Aplicación
Preámbulo	viii a xiii		
Capítulo A	65-A-1 a 65-A-11	Enmienda 11	28/11/2024
Capítulo B	65-B-1 a 65-B-6	Enmienda 9	01/10/2021
Capítulo C	65-C-1 a 65-C-3	Enmienda 9	01/10/2021
Capítulo D	65-D-1 a 65-D-3	Enmienda 9	01/10/2021
Capítulo E	65-E-1 a 65-E-2	Enmienda 8 Cuarta edición	Marzo 2019
Apéndice 1	65-AP1-1 a 65-AP1-4	Enmienda 11	28/11/2024
Apéndice 2	65-AP2-1 a 65-AP2-3	Enmienda 8 Cuarta edición	Marzo 2019

**PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO**

## INDICE

## RAB 65

## LICENCIAS PERSONAL AERONÁUTICO EXCEPTO MIEMBROS DE LA TRIPULACIÓN DE VUELO

## CAPÍTULO A GENERALIDADES ..... 65-A

65.001	Definiciones .....	65-A-1
65.005	Aplicación.....	65-A-3
65.010	Licencias y habilitaciones .....	65-A-4
65.015	Solicitudes y calificaciones .....	65-A-4
65.020	Validez de las licencias.....	65-A-4
65.025	Características de las licencias.....	65-A-5
65.030	Presentación de la licencia .....	65-A-5
65.035	Convalidación de la licencia.....	65-A-5
65.040	Restricción de las atribuciones de la licencia durante la disminución de la aptitud psicofísica.....	65-A-6
65.045	Control del uso de sustancias psicoactivas y neurotrópicas .....	65-A-6
65.050	Licencia temporal.....	65-A-7
65.055	Instrucción reconocida .....	65-A-7
65.060	Exámenes-Procedimientos generales .....	65-A-7
65.065	Exámenes de conocimientos teóricos: Requisitos previos y porcentaje para aprobar .....	65-A-8
65.070	Exámenes de conocimientos teóricos: Fraudes y otras conductas no autorizadas .....	65-A-8
65.075	Requisitos para la prueba de pericia .....	65-A-8
65.080	Falsificación, reproducción o alteración de las Solicitudes, licencias, certificados, informes y registros .....	65-A-9
65.085	Cambio de nombre del titular, reemplazo de licencia extraviada o destruida.....	65-A-9
65.090	Cambio de domicilio.....	65-A-9
65.095	Competencia lingüística .....	65-A-9
65.100	Personal de las Fuerzas Armadas y Policiales en servicio activo o en retiro .....	65-A-10
65.105	Conversión de licencia .....	65-A-11
65.110	Convalidación automática de licencia.....	65-A-12

## CAPÍTULO B LICENCIA DE CONTROLADOR DE TRÁNSITO AÉREO ..... 65-B

65.200	Requisitos de licencias y habilitaciones .....	65-B-1
65.205	Requisitos generales para obtener la licencia .....	65-B-1
65.210	Requisitos de conocimientos .....	65-B-2
65.215	Experiencia .....	65-B-2
65.220	Requisitos de pericia.....	65-B-2
65.225	Requisitos para la habilitación .....	65-B-3
65.230	Categorías de habilitaciones de controlador de tránsito aéreo.....	65-B-3
65.235	Requisitos de conocimientos par expedir una Habilitación de controlador de tránsito aéreo .....	65-B-3
65.240	Requisitos de experiencia práctica para expedir una habilitación de controlador de tránsito aéreo .....	65-B-4

65.245	Atribuciones del titular de las habilitaciones de controlador de tránsito aéreo y condiciones que deben observarse para ejercerlas .....	65-B-5
65.250	Validez de las habilitaciones.....	65-B-6
<b>CAPÍTULO C LICENCIA DE DESPACHADOR DE VUELO ..... 65-C</b>		
65.300	Requisitos de licencia .....	65-C-1
65.305	Requisitos generales para obtener la licencia .....	65-C-1
65.310	Requisitos de conocimientos .....	65-C-1
65.315	Demostración de pericia .....	65-C-2
65.320	Requisitos de experiencia.....	65-C-3
65.325	Atribuciones y limitaciones .....	65-C-3
65.330	Atribuciones y limitaciones.....	65-C-3
<b>CAPÍTULO D LICENCIA DE MECÁNICO DE MANTENIMIENTO DE AERONAVES ..... 65-D</b>		
65.400	Requisitos generales para la obtención de licencia .....	65-D-1
65.405	Requisitos de conocimientos .....	65-D-1
65.410	Requisitos de experiencia.....	65-D-2
65.415	Requisitos de instrucción .....	65-D-2
65.420	Requisitos de pericia.....	65-D-2
65.425	Habilitaciones del titular de una licencia .....	65-D-2
65.430	Atribuciones del titular de una licencia de mecánico de mantenimiento de aeronaves.....	65-D-3
65.435	Condiciones que deben observarse para ejercer las habilitaciones.....	65-D-3
65.440	Presentación de la licencia .....	65-D-3
<b>CAPÍTULO E LICENCIA DE OPERADOR DE ESTACIÓN AERONÁUTICA ..... 65-E</b>		
65.500	Requisitos generales para el otorgamiento de la licencia .....	65-E-1
65.505	Requisitos de conocimientos .....	65-E-1
65.510	Requisitos de experiencia.....	65-E-1
65.515	Requisitos de pericia.....	65-E-2
65.520	Atribuciones del operador de estación aeronáutica y condiciones que deben observarse para ejercerlas.....	65-E-2
65.525	Experiencia reciente .....	65-E-2
<b>Apéndices</b>		
Apéndice 1 .....		65-AP-1
Apéndice 2 .....		65-AP-2

## RAB 65

### PREÁMBULO

#### Antecedentes

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

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

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

El Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) (Proyecto RLA/99/901), inició sus actividades en marzo 2002 y está orientado a asegurar el sostenimiento de los logros del Proyecto RLA/95/003 relativos a la adopción de un sistema reglamentario normalizado para la vigilancia de la seguridad operacional en la región y otros aspectos relacionados de interés común para los Estados.

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

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

La primera versión del Conjunto LAR PEL incorporó las disposiciones del Anexo 1 Licencias al Personal, con la Enmienda 163 como resultado de las conclusiones arribadas por el Grupo de estudio de seguridad de vuelo y factores humanos (HFSG), mayo 1995 y del Grupo de estudio sobre visión y percepción de los colores (VCPSG), mayo de 1998, incorporando los requisitos relativos a los factores humanos, sobre los aspectos visuales y de percepción de los colores, y del idioma

utilizado en las licencias del personal, aplicables a partir del 1º de noviembre de 2001.

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

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

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

La segunda edición del LAR 65 fue aprobada durante la Décimo Séptima Reunión Ordinaria de la Junta General del SRVSOP (JG 17), celebrada en Lima, Perú, 29 y 30 de noviembre de 2007).

Posteriormente, el Panel de Expertos de Licencias y de Medicina Aeronáutica, incluyó en la Enmienda 2 del LAR 65, los requisitos de competencia lingüística, del personal proveniente de las fuerzas armadas o policiales; los Capítulos B y E correspondientes a las licencias de controlador de tránsito aéreo y operador de estación aeronáutica, respectivamente, actualizada con la enmienda 168 del Anexo 1 de OACI, que fue aprobada en la Décimo Novena Reunión Ordinaria de la Junta General del Sistema (JG/19), celebrada en Lima, Perú, el 11 y 12 de diciembre de 2008.

Asimismo, durante la Novena Reunión del Panel de Expertos en Licencias y Medicina Aeronáutica (RPEL/9), llevada a cabo en Lima del 16 al 20 de septiembre de 2013, fue aceptada la propuesta de la Enmienda 3 a este reglamento, incluyendo la incorporación de nuevas definiciones, así como los requisitos de conocimientos en TEM para el postulante a la licencia de despachador de vuelo y mecánico de mantenimiento de aeronaves conforme a la Enmienda 170 del Anexo 1. Esta enmienda fue aprobada por la Vigésimo Sexta Reunión de la Junta General del Sistema (Bogotá, 3 de diciembre de 2013).

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

Posteriormente, en la Décimo Reunión del Panel de Expertos en Licencias y Medicina Aeronáutica (RPEL/10), celebrada en Lima del 12 al 15 de agosto de 2014, fue aceptada la propuesta de la Enmienda 4 a este reglamento, incluyendo la incorporación de la Enmienda 172 del Anexo 1 y de nuevos Apéndices referidos a los programas de instrucción del controlador de tránsito aéreo y operador de estación aeronáutica, lo cual fue aprobado durante la Vigésimo Séptima Reunión Ordinaria de la Junta General del Sistema (Antigua Guatemala, 17 de noviembre de 2014).

Igualmente, en la Undécima Reunión del Panel de Expertos en Licencias y Medicina Aeronáutica (RPEL/11), celebrada en Lima, Perú, del 10 al 14 de agosto de 2015, fue aceptada la propuesta de Enmienda 5 a este reglamento, incorporándose la definición y requisitos de conversión de licencia; la instrucción y evaluación basada en competencia para los controladores de tránsito aéreo; así como oportunidades de mejora a los requisitos de convalidación de licencia y los Apéndices 3 y 4 sobre instrucción del controlador de tránsito aéreo. Esta enmienda fue aprobada durante la Vigésimo

Octava Reunión Ordinaria de la Junta General del Sistema (Santiago de Chile, 29 de octubre de 2015).

Seguidamente, durante la Décimo Segunda Reunión del Panel de Expertos en Licencias y Medicina Aeronáutica (RPEL/12), celebrada en Lima, Perú, del 6 al 10 de junio de 2016, fue aceptada la propuesta de la Enmienda 6 del LAR 65, respecto a los requisitos de competencia lingüística, la cual fue aprobada durante la Vigésimo Novena Reunión Ordinaria de la Junta General del SRVSOP (Ciudad de Ibagué, Colombia, 18 de noviembre de 2016).

Posteriormente, durante la Décimo Tercera Reunión del Panel de Expertos en Licencia y Medicina Aeronáutica (RPEL/13), realizada en Lima, Perú, del 14 al 18 de agosto de 2017, fue aceptada la propuesta de la Enmienda 7, de la Segunda edición del LAR 65, respecto a la incorporación de la Enmienda 174 del Anexo 1 sobre convalidación automática de licencias, así como los requisitos de experiencia reciente para el operador de estación aeronáutica. Igualmente, las oportunidades de mejora a los requisitos de validez de licencia y restablecimiento de ejercicio de atribuciones, los requisitos de atribuciones del mecánico de mantenimiento de aeronaves, así como el traslado de los Apéndices 3 al 8 al LAR 141, que se refieren a los cursos de instrucción para controladores de tránsito aéreo y operador de estación aeronáutica. La citada enmienda fue aprobada por la Trigésima Reunión Ordinaria de la Junta General del SRVSOP (Asunción, Paraguay, 3 de diciembre de 2017).

A continuación, durante la Décimo Cuarta Reunión del Panel de Expertos en Licencias y Medicina Aeronáutica (RPEL/14), celebrada en Lima, Perú, del 22 al 26 de octubre de 2018, fue aceptada la propuesta de Enmienda 8, Tercera edición del LAR 65, en relación a la incorporación de nuevas definiciones, la estandarización de terminología, la incorporación de la Enmienda 175 que aplica al controlador de tránsito aéreo y mecánico de mantenimiento de aeronaves (RPAS), las oportunidades de mejora a los requisitos de licencia y atribuciones del despachador de vuelo, así como a los requisitos de convalidación automática de licencias. A partir de esta enmienda se realiza la modificación de la edición del texto del LAR 63 a una sola columna.

Esta enmienda fue aprobada por la Junta General conforme al mecanismo de aprobación expresa conforme a la comunicación LN 3/17.07-SA5180, abril 2019

Posteriormente, durante la Décimo Quinta Reunión del Panel de Expertos en Licencias y Medicina Aeronáutica (RPEL/15), celebrada en Lima, Perú, del 2 al 6 de septiembre de 2019, fue aceptada la propuesta de Enmienda 9, Tercera edición del LAR 63, sobre la modificación de los requisitos de convalidación automática de licencias. Esta enmienda fue aprobada por la Junta General conforme al mecanismo de aprobación expresa según comunicación LN 3/17.07-SA5230, junio 2020.

Igualmente, en la Décimo Sexta Reunión del Panel de Expertos en Licencias y Medicina Aeronáutica (RPEL/16), realizada del 18 al 22 de octubre de 2021, fue aceptada la propuesta de Enmienda 176, que comprende la armonización con la Enmienda 5 de los PANS-TRG; nuevas definiciones, actualización relativa a los requisitos para los encargados de operaciones de vuelo/despachadores de vuelo, e incorporación de disposiciones para instructores de controladores de tránsito aéreo en el puesto de trabajo, enmienda de las disposiciones relativas a las aeronaves de despegue vertical e introducción de modificaciones menores a las disposiciones existentes; y la propuesta de Enmienda 177 a este reglamento, incorporándose las definiciones con la Enmienda 90 del Anexo 10, Volumen V, y la primera edición del Anexo 10, Volumen VI, en relación con los "Procedimientos relativos al enlace C2" y los "Sistemas del enlace C2"; y la licencia electrónica de piloto (EPL) como modalidad adicional a la licencia de piloto que se expide actualmente en papel de alta calidad u otro material adecuado, como las tarjetas plásticas.

A continuación, 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, fue aceptada la propuesta de la Enmienda 12 del LAR 61, respecto a la incorporación de requisitos correspondientes a las Enmiendas 178 del Anexo 1, así como oportunidades de mejora a la convalidación automática de licencias y las habilitaciones adicionales de instructores de vuelo, la cual fue aprobada durante la

Trigésimo Tercera Reunión Ordinaria de la Junta General del SRVSOP (Montevideo, Uruguay, 25 de marzo de 2022).

Este preámbulo forma parte de la Enmienda 10 de la RAB 65.

Posterior, se adopta la enmienda 179 del Anexo 1 adoptada por el Consejo de la OACI el 18 de marzo de 2024. Serán aplicables a partir del 28 de noviembre de 2024, como se especifica en la resolución de adopción. (AN 12.1.1.28-24/28).

Este preámbulo forma parte de la Enmienda 14, Cuarta edición de la RAB 61.

## **Aplicación**

El LAR 65 – Licencias Personal Aeronáutico excepto miembros de la tripulación de vuelo, contiene los requisitos reglamentarios mínimos para el otorgamiento de licencias de este personal aeronáutico, con la finalidad que los Estados participantes del Sistema procedan a la armonización o adopción de estos requisitos en sus normas nacionales.

## **Objetivos**

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

Por otra parte, el acuerdo para la implantación del SRVSOP en su artículo segundo acuerda que los Estados participantes se comprometen a armonizar entre sí, en estrecha coordinación con la OACI, sus reglamentos y procedimientos en materia de seguridad operacional.

La aplicación del LAR 65, permitirá establecer los procedimientos convenientes para lograr los objetivos propuestos en el Documento del Proyecto RLA/99/901 y los acuerdos de la Junta General del Sistema que son, entre otros, los siguientes:

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

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

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



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

### **Medidas que han de tomar los Estados**

Los Estados miembros del Sistema, en virtud a los compromisos adquiridos, participan activamente en la revisión y desarrollo de los reglamentos LAR a través de los Paneles de Expertos, así como en la tercera ronda de consulta a los Estados, para ser posteriormente aprobados por la Junta General y una vez concluido este proceso, corresponde a las Autoridades de Aviación Civil (AAC) de los Estados participantes en el SRVSOP, continuar con la etapa de armonización, adopción e implantación del LAR 65, en el marco y plazos de la estrategia de los LAR aprobada por la Junta General.

## Bibliografía

### Regulaciones

LAR 11	Reglas para el desarrollo, aprobación y enmienda de los LAR	RLA/99/901
FAR 65	Certificación: Personal Aeronáutico que no sea Tripulación de Vuelo	FAA USA
M-CAR	Modelo de Regulación de Aviación Civil, Parte 2	FAA USA
JAR- 66	Personal de Certificación	EASA/JAA

### OACI

Anexo 1 Licencias al personal – Enmienda 179.

Documento 9379 Manual de procedimientos para el establecimiento y gestión de un sistema estatal para el otorgamiento de licencias al personal.

Documento 9835 Manual sobre la aplicación de los requisitos de la OACI en materia de competencia lingüística.

Documento 9868 Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Instrucción (PANS-TRG)

**Capítulo A: Generalidades****65.001 Definiciones**

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

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

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

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

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

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

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

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

**Aviónica de a bordo.** Expresión que designa todo dispositivo electrónico — y su parte eléctrica — utilizado a bordo de las aeronaves, incluyendo las instalaciones de radio, los mandos de vuelo automáticos y los sistemas de instrumentos.

**Certificar la aeronavegabilidad.** Certificar que una aeronave o partes de la misma se ajustan a los requisitos de aeronavegabilidad vigentes, después de haber efectuado el mantenimiento de la aeronave o de partes de la misma.

**Convalidación automática de licencia.** Convalidación de una licencia extranjera que se realiza en virtud de un acuerdo oficial entre Estados contratantes, que hayan adoptado requisitos comunes para el otorgamiento de licencias y habilitaciones y, que cuenten con un sistema de vigilancia que garantice el cumplimiento de estos requisitos.

**Competencia.** Dimensión de la actuación humana que se utiliza para predecir de manera fiable un buen desempeño en el trabajo. Una competencia se manifiesta y se observa mediante comportamientos que movilizan los conocimientos, habilidades y actitudes pertinentes para llevar a cabo actividades o tareas bajo condiciones.

**Controlador de tránsito aéreo habilitado.** Controlador de tránsito aéreo titular de licencia y de habilitaciones válidas, apropiada para el ejercicio de sus funciones.

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

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

**Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC).** Es la Máxima Autoridad Aeronáutica Civil (AAC) del país, tiene la responsabilidad de la conducción y administración del sector aeronáutico, mediante la planificación, reglamentación y fiscalización de las actividades de la aviación civil, en concordancia con las políticas y planes del Estado Plurinacional de Bolivia, acorde con normas y reglamentaciones nacionales e internacionales, para contribuir al desarrollo del país.

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

**Firmar una conformidad (visto bueno) de mantenimiento.** Certificar que el trabajo de mantenimiento se ha completado satisfactoriamente, de acuerdo con las Normas de aeronavegabilidad aplicables, para lo cual se expide la conformidad (visto bueno) de mantenimiento de que trata el Anexo 6.

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

**Habilitación de Célula.** Son las habilitaciones de la licencia de un mecánico de mantenimiento de aeronaves que incluyen lo siguiente:

- Estructura de aeronaves
- Sistemas diversos, excepto sistema eléctrico

**Habilitación de Aviónica.** Son las habilitaciones de la licencia de un mecánico de mantenimiento de aeronaves que incluyen lo siguiente:

- Componentes eléctrico/electrónico
- Instrumentos
- Sistema eléctrico

**Habilitación de Sistema Moto-Propulsor.** Son las habilitaciones de la licencia de un mecánico de mantenimiento de aeronaves que incluyen lo siguiente:

- Motor alternativo
- Motor a reacción
- Sistemas de hélice

**Instrucción y evaluación basadas en la competencia.** Instrucción y evaluación cuyas características son la orientación hacia la actuación, el énfasis en normas de actuación y su medición, así como la preparación de programas de instrucción de acuerdo con normas específicas de actuación.

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

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

**Manejo de amenazas.** Proceso de Detección de amenazas y respuesta a ellas con contramedidas que reduzcan o eliminen sus consecuencias y disminuyan la probabilidad de errores o estados no deseados.

*Nota.* — Véanse el Capítulo 6 de la Parte II, Sección I de los Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Instrucción (PANS-TRG, Doc 9868) y la Circular 314 — Manejo de amenazas y errores (TEM) en el control de tránsito aéreo para obtener una descripción de estados no deseados.

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

*Nota.* — Véanse el Capítulo 6 de la Parte II, Sección I de los Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Instrucción (PANS-TRG, Doc 9868) y la Circular 314 — Manejo de amenazas y errores (TEM) en el control de tránsito aéreo para obtener una descripción de estados no deseados.

**Mantenimiento.** Realización de las tareas requeridas para asegurar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de una aeronave, incluyendo, por separado o en combinación, la revisión general, inspección, sustitución, rectificación de defecto y la realización de una modificación o reparación.

**Organización de instrucción aprobada.** Entidad aprobada por la DGAC y que funciona bajo su supervisión de conformidad con los requisitos del Anexo 1 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Se refiere a los centros de instrucción aprobados por la DGAC de acuerdo al RAB 141, 142 y 147.

*Nota 1.*— En los Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Instrucción (PANS-TRG, Doc 9868), figuran procedimientos que apoyan la preparación de instrucción y evaluación basadas en competencias para piloto de avión y personal de mantenimiento de aeronaves, incluidos los marcos de competencias de la OACI.

*Nota 2.*— Los procedimientos que apoyan la preparación de instrucción y evaluación basadas en competencias para tripulaciones de vuelo de avión, controladores de tránsito aéreo, personal de mantenimiento de aeronaves, tripulación de vuelo a distancia y encargados de operaciones de vuelo/despachadores de vuelo, incluyendo los marcos de competencias de la OACI, figuran en los Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Instrucción (Doc 9868, PANS-TRG).

**Organismo de mantenimiento reconocido.** Organismo reconocido por un Estado contratante, de conformidad con los requisitos del Anexo 6, Parte I, Capítulo 8 - Mantenimiento de avión, para efectuar el mantenimiento de aeronaves o partes de las mismas y que actúa bajo la supervisión reconocida por dicho Estado. En el Conjunto RAB se refiere a la organización de mantenimiento aprobada bajo el RAB 145. A partir del 3 de noviembre de 2022, la instrucción reconocida basada en la competencia destinada al personal de mantenimiento de aeronaves y de RPAS se impartirá en una organización de instrucción aprobada.

*Nota 1.*- Esta definición no excluye el hecho de que dicho organismo y su supervisión sean reconocidos por más de un Estado.

*Nota 2.*— El Manual de instrucción del personal de mantenimiento de aeronaves (Doc 10098) contiene textos de orientación sobre el diseño y preparación de un programa de instrucción para el personal de mantenimiento de aeronaves.

*Nota 3.*— En los Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Instrucción (PANS-TRG, Doc 9868) figura un esquema de instrucción completo para la licencia de (técnico de/mecánico de) mantenimiento de aeronaves, incluidos los diversos niveles de competencia.

**Prueba de pericia.** Demostración de pericia para la emisión de una licencia o habilitación, incluido cualquier examen oral que pudiera ser necesario.

**Principios relativos a factores humanos.** Principios que se aplican al diseño, certificación, instrucción, operaciones y mantenimiento aeronáuticos y cuyo objeto consiste en establecer una interfaz segura entre los componentes humanos y de otro tipo del sistema mediante la debida consideración de la actuación humana.

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

**Servicio de vigilancia ATS.** Expresión empleada para referirse a un servicio proporcionado directamente mediante un sistema de vigilancia ATS.

**Sistema de Vigilancia ATS.** Término genérico que significa, según el caso, ADS-B, PSR, SSR o cualquier sistema basado en tierra comparable, que permite la identificación de aeronaves.

*Nota.- Un sistema similar basado en tierra es aquel para el cual se ha comprobado, por evaluación comparativa u otra metodología, que tiene niveles de seguridad operacional y de eficacia iguales o mejores que los del SSR monoimpulso.*

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

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

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

## **65.005            Aplicación**

(a) Este reglamento establece los requisitos para otorgar las siguientes licencias y habilitaciones, así como las reglas de operación general para sus titulares:

- (1) Controlador de tránsito aéreo.
- (2) Despachador de vuelo.
- (3) Mecánico de mantenimiento de aeronaves.
- (4) Operador de estación aeronáutico.

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

## **65.010            Licencias y habilitaciones**

Ninguna persona puede actuar como controlador de tránsito aéreo, despachador de vuelo, mecánico de mantenimiento de aeronaves u operador de estación aeronáutica a menos que tenga en su poder una licencia vigente con las correspondientes habilitaciones que le hayan sido otorgadas en virtud de ese reglamento.

**65.015 Solicitudes y calificaciones**

- (a) La solicitud para el otorgamiento de una licencia y una habilitación de acuerdo con este reglamento, se realiza en el formulario y de la manera prescrita por la DGAC.
- (b) El solicitante que reúne los requisitos establecidos en este reglamento puede obtener una licencia apropiada con sus correspondientes habilitaciones.
- (c) Al solicitante de una licencia que posee un certificado médico aeronáutico expedido de acuerdo con el RAB 67, con limitaciones especiales anotadas, pero que reúne todos los demás requisitos para dicha licencia, se le otorga la licencia con tales limitaciones operativas.
- (d) A menos que la orden de suspensión lo establezca de otra manera, la persona cuya licencia ha sido suspendida, no puede solicitar ninguna otra licencia o habilitación hasta un (1) año después de la fecha de suspensión
- (e) *Devolución de la licencia*

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

**65.020 Validez de las licencias**

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

- (a) Las atribuciones que la licencia confiere a su titular sólo podrán ejercerse cuando se cumplan los siguientes requisitos:
  - (1) Se encuentre vigente el certificado médico, cuando sea aplicable;
  - (2) se encuentren válidas las habilitaciones correspondientes;
  - (3) se acredite la experiencia reciente que se establece en este reglamento;
  - (4) se cumpla con el programa de instrucción periódica aprobado por la DGAC a la organización donde presta servicios, si fuera aplicable;
- (b) cuando el titular de la licencia haya dejado de ejercer actividades aeronáuticas por un periodo mayor a veinticuatro (24) meses y por ello pierda las atribuciones de su licencia y/o habilitaciones, para restablecer su vigencia deberá cumplir con lo siguiente:
  - (1) Tener un certificado médico vigente conforme al RAB 67, cuando sea aplicable;
  - (2) cumplir con el programa de instrucción señalado en el Párrafo 65.020 (a) (4) precedente;
  - (3) aprobar ante la DGAC todos los exámenes de conocimientos teóricos correspondientes a la licencia y/o habilitación; y
  - (4) aprobar un examen de pericia ante la DGAC.
- (c) Las atribuciones de la licencia no podrán ser ejercidas, si el titular ha renunciado a la licencia o ésta ha sido suspendida o cancelada por la DGAC.
- (d) Cuando se haya otorgado una licencia, la DGAC se asegurará de que otros Estados contratantes puedan cerciorarse de su vigencia.

**65.025 Características de la licencia**

- (a) Las licencias que la DGAC expida, de conformidad con las disposiciones pertinentes de este reglamento, se ajustarán a las características indicadas en el Apéndice 1.
- (b) Los datos que figuran en la licencia se deben numerar uniformemente en números romanos, de modo que en cualquier licencia se refieran siempre al mismo dato, cualquiera que sea la disposición de la licencia.
- (c) Las licencias se expiden en el idioma nacional con traducción al idioma inglés de los datos I), II), VI), IX), XIII) y XIV), según se indica en el Apéndice 1.
- (d) El papel utilizado debe ser de primera calidad o se debe utilizar otro material adecuado, incluyendo tarjetas de plástico, en el cual constan claramente los datos.

**65.030 Presentación de la licencia**

Toda persona titular de una licencia otorgada bajo este reglamento, debe presentar su licencia, convalidación o documento apropiado, cuando sea requerido por la DGAC.

**65.035 Convalidación de la licencia**

- (a) Sin perjuicio del cumplimiento de las normas migratorias y laborales del Estado Plurinacional de Bolivia, la DGAC podrá convalidar una licencia extranjera otorgada por otro Estado contratante de la OACI.
- (b) Para ello, en vez de otorgar su propia licencia, hará constar la convalidación mediante autorización apropiada que acompañará a la licencia extranjera y reconocerá a ésta como equivalente a las por él otorgadas.
- (c) El Estado podrá restringir la autorización a atribuciones específicas, precisando en la convalidación las atribuciones de la licencia que se aceptan como equivalentes
- (d) La validez de la convalidación no excederá el plazo de validez de la licencia extranjera, lo cual deberá constar en el documento pertinente. La autorización perderá su validez en el caso que la licencia respecto a la cual se haya conferido la misma, sea revocada o suspendida
- (e) Solamente son convalidadas las licencias originales emitidas en base al cumplimiento de los requisitos aplicables en un mismo Estado, los cuales deberán ser similares o superiores a los establecidos en este reglamento
- (f) A los fines de convalidación, el solicitante deberá cumplir con los siguientes documentos y requisitos:
  - (1) Solicitud de acuerdo al procedimiento establecido por la DGAC;
  - (2) comprobación de la experiencia reciente a través de un documento aceptable por la DGAC;
  - (3) documento oficial de identidad. (C.I., pasaporte, etc.);
  - (4) copia de la licencia y del certificado médico aeronáutico extranjero vigente (si es aplicable);
  - (5) aprobar una evaluación de conocimientos respecto a diferencias en los reglamentos aeronáuticos, apropiada a la licencia que se pretende convalidar;
  - (6) aprobar una prueba de pericia ante la DGAC;



- (7) aprobar una evaluación de competencia lingüística en el idioma del Estado que otorga la convalidación (incluida la capacidad de leer y escribir) y en el idioma inglés para el titular de una licencia de controlador de tránsito aéreo y operador de estación aeronáutica, de no estar incluida esta calificación en la licencia extranjera.
- (g) La licencia y certificado médico requerido deberá estar en el idioma del Estado que convalidará la licencia o en inglés, de lo contrario deberán presentar una traducción oficial de la misma.
- (h) Para todos los casos, se realizará la consulta a la AAC de origen sobre lo siguiente: validez de la licencia y habilitaciones del titular, clase y vencimiento del certificado médico aeronáutico, vencimientos, limitaciones, suspensiones y/o revocaciones, previo al otorgamiento de la convalidación.
- (i) La validez y la vigencia de la aptitud psicofísica deberá corresponder a la exigible en el RAB 67 – Normas para el otorgamiento del certificado médico aeronáutico. Si la validez no concordara, se requerirá una nueva evaluación médica por parte de la AAC que otorga la convalidación.

**65.040 Restricción de las atribuciones de la licencia durante la disminución de la aptitud psicofísica.**

- (a) Ningún titular de licencia de controlador de tránsito aéreo prevista en el RAB 65, podrá ejercer las atribuciones que ésta le confiere, cuando perciba, sea advertido o conozca, con base en sospecha fundada o hecho comprobado, que ha emergido un incumplimiento en tiempo real de los requisitos psicofísicos del RAB 67, sea temporal o permanente y sin importar el plazo que reste de la validez de la respectiva licencia.
- (b) El probable incumplimiento debe ser comunicado de inmediato y canalizado bajo normas de confidencialidad médica que la DGAC desarrolle dentro de su sistema de seguridad operacional, dando lugar a las acciones correspondientes que procedan para minimizar los riesgos en prevención de incidentes y accidentes de aviación.
- (c) Dentro de lo posible, los Estados deberían asegurarse que los reposos médicos (licencias o incapacidades medicas) del personal aeronáutico, sean finalmente autorizadas por la AMS de la DGAC, sin perjuicio de su trámite técnico ante el empleador y los organismos y/o autoridades del sector salud, del trabajo y de previsión social, a objeto de controlar la disminución de aptitud psicofísica correspondiente y su recuperación al término del periodo de rehabilitación y/o terapia inhabilitante para el ejercicio seguro de la respectiva licencia aeronáutica.

**65.045 Control del uso de sustancias psicoactivas y neurotrópicas**

- (a) El titular de una licencia prevista en este reglamento no debe ejercer las atribuciones que su licencia y las habilitaciones conexas le confieren, mientras se encuentre bajo los efectos directos o ulteriores de cualquier sustancia psicoactiva y neurotrópica, sea estimulante, depresora, reguladora o moduladora de funciones neurosensoriales o neuromusculares críticas en aviación (sea o no indicada por un médico, si fuese terapéutica), que por su acción psicofisiológica, puede impedirle ejercer dichas atribuciones en forma segura y apropiada.
- (b) El titular de una licencia prevista en este reglamento debe abstenerse de todo abuso de sustancias psicoactivas y neurotrópicas, sean estimulantes, depresoras, reguladoras o moduladoras de funciones neurosensoriales, cognitivas o neuromusculares críticas en aviación y de cualquier otro uso indebido de las mismas.
- (c) Las autoridades competentes en control de sustancias psicoactivas de cada Estado, con la cooperación de las AACs, de acuerdo con la legislación nacional vigente, determinan las normas y los procedimientos para el control del uso de sustancias psicoactivas y neurotrópicas, sean estimulantes, depresoras, reguladoras o moduladoras de funciones neurosensoriales o neuromusculares críticas en aviación, asimismo, establecen mecanismos regulatorios para evitar, prevenir, medir e investigar en todo tiempo, el uso problemático de ciertas sustancias.

- (d) La negativa del postulante o titular de una licencia emitida de acuerdo a este reglamento a hacerse una medición o análisis requerido por la Autoridad competente de cada Estado, facultada para actuar en detección de sustancias psicoactivas y neurotrópicas, sean estimulantes, depresoras, reguladoras o moduladoras de funciones neurosensoriales o neuromusculares críticas en aviación, así como de alcohol, conforme a las regulaciones de ese Estado, da lugar a:
- (1) Rechazo de una solicitud para cualquier licencia, habilitación o autorización emitida bajo el RAB 61, RAB 63 y RAB 65 por al menos un (1) año contado a partir de la fecha de dicha negativa; y
  - (2) Suspensión, cancelación o revocación inmediata, o el ejercicio, de cualquier licencia, habilitación o autorización válidamente emitida bajo el RAB 61, RAB 63 y RAB 65.
- (e) Dentro de lo posible, los Estados deberían actuar bajo su legislación para asegurarse, mediante procedimientos confiables, que todos los titulares de licencias que hagan cualquier uso problemático de sustancias psicoactivas y neurotrópicas de toda clase y tipo, sean estimulantes, depresoras, reguladoras o moduladoras de funciones neurosensoriales o neuromusculares críticas en aviación, que sean oportunamente identificados y retirados de sus funciones críticas o sensibles para la seguridad aérea.

#### **65.050 Licencia temporal**

- (a) Puede emitirse una licencia de carácter temporal por un período de ciento veinte (120) días como máximo. Durante este período el solicitante debe obtener la licencia definitiva.
- (b) La licencia temporal caduca al vencimiento del plazo de validez establecido o en el momento de entrega de la definitiva.

#### **65.055 Instrucción aprobada**

La instrucción aprobada destinada a las licencias y habilitaciones emitidas por este Reglamento es la proporcionada por los centros de instrucción aprobados por la DGAC, los cuales están dedicados a impartir cursos de instrucción ajustados a un plan o programa de estudios llevados a cabo sistemáticamente, sin interrupción y bajo estricta supervisión, de acuerdo a los procedimientos descritos en el reglamento respectivo.

*Nota.- La instrucción aprobada que se considera en 65.055 se refiere principalmente a la instrucción aprobada para el otorgamiento de una licencia o habilitación del RAB 65. No tiene por objeto incluir instrucción aprobada para el mantenimiento de la competencia después del primer otorgamiento de una licencia o habilitación.*

#### **65.060 Exámenes - Procedimientos generales**

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

#### **65.065 Exámenes de conocimientos teóricos: Requisitos previos y porcentaje para aprobar**

- (a) El solicitante a un examen de conocimientos teóricos debe:
  - (1) Demostrar que ha completado satisfactoriamente la instrucción teórica requerida por este reglamento para la licencia o habilitación de que se trate,
  - (2) acreditar su identidad mediante el documento válido apropiado.
- (b) El porcentaje mínimo para aprobar un examen teórico general y por área de conocimientos debe ser de setenta y cinco (75%) por ciento.
- (c) El solicitante que no apruebe un examen de conocimientos teóricos puede solicitar una repetición del mismo:

- (1) Treinta (30) días después de la fecha del examen anterior; o
  - (2) antes de treinta (30) días si el solicitante presenta una declaración firmada por una persona calificada para impartir instrucción de conocimientos teóricos, en la que conste que ha recibido suficiente instrucción complementaria.
- (d) En caso de que el postulante no apruebe un examen de conocimientos teóricos en tres oportunidades, deberá retornar a un centro de instrucción autorizado, para recibir un curso teórico completo apropiado.

**65.070 Exámenes de conocimientos teóricos: Fraudes y otras conductas no autorizadas**

- (a) La persona que participa en un examen de conocimientos teóricos no puede:
- (1) Copiar;
  - (2) sacar de la sala intencionalmente el formulario del examen de conocimientos teóricos, darlo a otra persona, o recibirlo de otra persona;
  - (3) proporcionar o recibir ayuda durante el examen;
  - (4) utilizar cualquier material o ayuda no permitida durante el examen.
- (b) A la persona que cometa los actos descritos en el párrafo (a) de esta sección, le será suspendido y retirado el formulario de examen y no podrá participar en un nuevo examen hasta transcurrido un (1) año de la fecha del anterior.

**65.075 Requisitos para la prueba de pericia**

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

- (a) Haber aprobado el examen de conocimientos teóricos requerido dentro de los doce (12) meses precedentes a la fecha de la prueba de pericia, transcurrido este plazo el examen deberá ser repetido en su totalidad.
- (b) haber recibido la instrucción y acreditar la experiencia aeronáutica prescrita en este reglamento;
- (c) estar en posesión del certificado médico aeronáutico vigente y apropiado a la licencia, cuando sea aplicable; y
- (d) reunir el requisito de edad para el otorgamiento de la licencia que solicita.

**65.080 Falsificación, reproducción o alteración de las solicitudes, licencias, certificados, informes y registros**

- (a) Ninguna persona puede realizar:
- (1) Cualquier declaración fraudulenta o intencionalmente falsa en cualquier solicitud para una licencia, habilitación o duplicado de éstos;
  - (2) cualquier ingreso de datos fraudulentos o intencionalmente falsos en registros, o reportes que se requiera para la demostración del cumplimiento de cualquier requisito para el otorgamiento, o ejercicio de los privilegios, de cualquier licencia o habilitación de este reglamento;

- (3) cualquier reproducción, con propósitos fraudulentos, de cualquier licencia o habilitación establecida en este reglamento;
  - (4) cualquier alteración de una licencia o habilitación establecida en este reglamento;
- (b) La comisión de un acto prohibido establecido en el párrafo (a) de esta sección es motivo para suspender o cancelar cualquier licencia o habilitación que posea la persona.

#### **65.085 Cambio de nombre del titular, reemplazo de licencia extraviada o destruida**

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

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

#### **65.090 Cambio de domicilio**

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

#### **65.095 Competencia lingüística**

##### *(a) Generalidades*

- (1) Los postulantes a las licencias de controlador de tránsito aéreo y operador de estación aeronáutica demostrarán que tienen la capacidad de hablar y comprender el idioma inglés utilizado en las comunicaciones radiotelefónicas, de acuerdo a la Escala de Competencia Lingüística que se describe en el Apéndice 2 de este Reglamento.
- (2) Los titulares de las licencias de controlador de tránsito aéreo y de operador de estación aeronáutica, que estén inmersos en operaciones internacionales, demostrarán su capacidad para hablar y comprender el idioma inglés utilizado en las comunicaciones radiotelefónicas, de acuerdo al Apéndice 2 de este Reglamento.
- (3) Los titulares de licencia de controladores de tránsito aéreo y operadores de estación aeronáutica, que acrediten como mínimo el nivel operacional 4 en el idioma inglés, podrán ejercer las atribuciones de su licencia en las estaciones terrestres que sirvan a aeropuertos designados y a rutas utilizadas por los servicios aéreos internacionales.
- (4) Independiente al servicio que realicen, la DGAC anotará en la licencia del titular el nivel de competencia lingüística alcanzado, con su respectivo período de validez en el caso de los niveles 4 y 5, o la restricción correspondiente.

##### *(b) Evaluaciones de competencia*

- (1) Las evaluaciones de competencia se realizarán mediante exámenes comunicativos, directos y en forma presencial que permitan juzgar como una persona es capaz de usar el idioma inglés general y no su conocimiento teórico del mismo.

- (2) Las evaluaciones de competencia en el idioma inglés, deben cumplir los siguientes objetivos:
  - (i) Medir la habilidad de hablar y comprender el idioma inglés general;
  - (ii) estar basados en los descriptores holísticos y lingüísticos de la Escala de Calificación de Competencia Lingüística de la OACI, señalada en el Apéndice 2 de este reglamento;
  - (iii) evaluar la competencia para hablar y comprender el idioma inglés en un contexto apropiado para la aviación; y
  - (iv) evaluar el uso del idioma inglés en un contexto más amplio que el de la fraseología estandarizada de la OACI.

(c) *Intervalos de evaluación*

- (1) Los controladores de tránsito aéreo y los operadores de estación aeronáutica que demuestren una competencia lingüística inferior al Nivel Experto (Nivel 6), serán evaluados oficialmente por lo menos en los siguientes intervalos;
  - (i) Cada tres (3) años, aquellos que demuestren una competencia lingüística de Nivel operacional (Nivel 4);
  - (ii) cada seis (6) años, aquellos que demuestren una competencia lingüística de Nivel avanzado (Nivel 5).
- (2) Aquellos que demuestren una competencia de Nivel Experto (Nivel 6), no volverán a ser evaluados.

(d) *Rol de los proveedores de servicios de navegación aérea*

Los proveedores de servicios de navegación aérea adoptarán las acciones correspondientes, para cerciorarse que los controladores de tránsito aéreo y los operadores de estación aeronáutica mantengan y optimicen su habilidad de hablar y comprender el idioma inglés, como mínimo en el Nivel Operacional (Nivel 4) requerido en esta sección.

## **65.100 Personal de las Fuerzas Armadas y Policiales en servicio activo o en retiro**

(a) *Generalidades*

- (1) El personal de las Fuerzas Armadas y Policiales en servicio activo o en retiro que solicita una licencia y/o habilitación otorgada bajo este reglamento, tiene derecho a la licencia con las apropiadas habilitaciones y habilitaciones adicionales, si cumple con los requisitos aplicables de esta sección. Esta solicitud solamente puede realizarla a la AAC del Estado en el que sirve o haya servido.
- (2) La habilitación de aeronave que se otorga en el caso de los despachadores de vuelo, se efectuará exclusivamente para aquellos tipos de aeronaves que la DGAC ha certificado para operaciones civiles.

(b) *Requisitos*

El personal de las Fuerzas Armadas o Policiales en servicio activo o en retiro, que solicite una licencia y/o habilitación otorgada bajo este reglamento, debe cumplir con lo siguiente:

- (1) Acreditar los requisitos de edad y de idioma exigidos en este reglamento;
- (2) acreditar el título, diploma o certificado de graduación otorgado por las Fuerzas Armadas o

Policiales, con el correspondiente certificado de estudios;

- (3) acreditar evidencia actualizada emitida por las Fuerzas Armadas o Policiales respectiva, en la que se detalle la experiencia exigida para la licencia y/o habilitación que solicita; y
- (4) aprobar los exámenes de conocimientos teóricos y el chequeo de pericia ante la DGAC para el otorgamiento de la licencia y habilitaciones a las que postula.

#### **65.105 Conversión de licencias**

- (a) Sin perjuicio del cumplimiento de las normas migratorias y laborales propias de cada Estado, un Estado podrá convertir las licencias de los despachadores de vuelo y mecánicos de mantenimiento de aeronaves expedidas en el extranjero en una licencia nacional, siempre que el solicitante cumpla con los requisitos siguientes:
  - (1) Solicitud de acuerdo al procedimiento establecido por la DGAC;
  - (2) copia de la licencia extranjera emitida por un Estado contratante al Convenio de Aviación Civil Internacional;
  - (3) comprobación de la experiencia reciente requerida mediante un documento aceptable por la DGAC;
  - (4) documento de identidad (CI o pasaporte);
  - (5) aprobar un examen de conocimientos teóricos ante la DGAC respecto a las diferencias con los RAB, correspondientes a la licencia y operación a efectuar;
  - (6) aprobar una prueba de pericia para la licencia y habilitación correspondiente con un inspector de la DGAC.
- (b) Antes de convertir la licencia, la DGAC realizará la consulta con la Autoridad extranjera otorgadora de la licencia de origen respecto a: validez de la licencia y habilitaciones del titular, limitaciones, suspensiones o revocaciones.
- (c) La licencia requerida deberá estar en el idioma del Estado conversor, de lo contrario, se deberá presentar una traducción oficial de la misma.
- (d) A partir del otorgamiento de la licencia nacional, el titular estará bajo los mecanismos de control de la DGAC, así como sujeto a la obligación de cumplir con los requisitos establecidos para el desempeño de las atribuciones de la licencia y habilitaciones otorgadas.

#### **65.110 Convalidación automática de licencias**

- (a) A partir del 1 de enero de 2023 y sin perjuicio del cumplimiento de las normas migratorias y laborales propias de cada Estado, un Estado participante del SRVSOP podrá convalidar en forma automática una licencia extranjera otorgada por otro Estado contratante al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, a condición de que:
  - (1) Hayan adoptado reglamentos comunes de otorgamiento de licencias;
  - (2) hayan concertado y cumplan los requisitos establecidos en un acuerdo oficial en el que se reconozca la convalidación automática;
  - (3) hayan establecido un sistema de vigilancia que garantice que se sigan cumpliendo los reglamentos comunes sobre otorgamiento de licencias; y

- (4) hayan registrado el acuerdo ante la OACI de conformidad con el Artículo 83 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.
- (b) Para ello, en base al acuerdo oficial y el procedimiento conjunto establecido para este fin, el solicitante deberá cumplir con presentar:
  - (1) La solicitud ante la DGAC;
  - (2) comprobación de la experiencia reciente a través de un documento aceptable por la DGAC;
  - (3) copia de la licencia y del certificado médico aeronáutico extranjero vigente cuando corresponda;
  - (4) evidencia de la vigencia de la habilitación o habilitaciones a ejercer;
  - (5) documento oficial de identidad. (C.I., pasaporte, etc.); y
  - (6) evidencia de haber efectuado la instrucción en un centro de instrucción de aeronáutica civil, sido certificado por la AAC conforme a los LAR 141 o 147, o tenga requisitos comunes a estas normativas, según corresponda.
- (c) La licencia y certificado médico aeronáutico requerido deberá estar en el idioma del Estado que convalidará la licencia o en inglés, de lo contrario deberán presentar una traducción oficial de la misma.
- (d) Para todos los casos, se realizará la consulta a la AAC de origen sobre lo siguiente: validez de la licencia y habilitaciones del titular, clase y vencimiento del certificado médico aeronáutico, vencimientos, limitaciones, suspensiones y/o revocaciones, previo al otorgamiento de la convalidación.
- (e) Las licencias convalidadas en virtud de esta sección incluirán una anotación donde se indique que se han convalidado automáticamente conforme al acuerdo oficial señalado en el Párrafo (a)(2) y se mencione el número de registro del acuerdo ante la OACI, la cual incluirá la lista de todos los Estados partes en el acuerdo.
- (f) Los Estados participantes que no posean una reglamentación común con otro Estado, deberán convalidar conforme al procedimiento establecido en 65.035.

#### **65.115 Registro de licencias**

Todas las licencias y habilitaciones otorgadas bajo el RAB 65, así como las convalidaciones emitidas bajo el presente Reglamento; la Dirección de Seguridad Operacional a través de la Unidad encargada, deberá remitir en copia legalizada al Registro Aeronáutico Nacional para su inscripción, conforme a lo establecido en la Ley de Aeronáutica Civil.

**PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO**



**Capítulo B: Licencia de controlador de tránsito aéreo****65.200 Requisitos de licencias y habilitaciones**

- (a) Ninguna persona puede desempeñarse como controlador de tránsito aéreo en una dependencia de servicios de tránsito aéreo, a menos que esa persona:
- (1) Sea titular de una licencia de controlador de tránsito aéreo otorgada de acuerdo a lo dispuesto en este reglamento;
  - (2) sea titular de una habilitación o habilitaciones válidas pertinentes al lugar, puesto de trabajo y/o al equipo específico utilizado en el ejercicio de sus funciones de acuerdo a lo dispuesto en este capítulo, o bien, sea un controlador de tránsito aéreo alumno en entrenamiento operacional para ocupar un puesto de trabajo supervisado por un controlador debidamente habilitado y calificado.
  - (3) posea como mínimo un certificado médico aeronáutico Clase 3 vigente otorgado en virtud del RAB 67; y
  - (4) demuestre como mínimo el nivel de competencia lingüística 4 operacional en el idioma inglés, en caso de efectuar operaciones de servicios de tránsito aéreo internacional.
- (b) Se exceptúa del párrafo (a) precedente, el caso del controlador de tránsito aéreo que es empleado por la autoridad aeronáutica, o empleado por, o en servicio activo en las Fuerzas Armadas, y haya cumplido en estos casos con los mismos requisitos dispuestos en este capítulo y posea al menos un certificado médico Clase 3 otorgado en virtud del RAB 67.
- (c) El alumno controlador de tránsito aéreo para desempeñar funciones de control en entrenamiento operacional debe:
- (i) Completar un curso de instrucción reconocido por la autoridad aeronáutica;
  - (ii) acreditar una autorización concedida por la autoridad aeronáutica;
  - (iii) operar bajo la supervisión de un controlador habilitado y calificado;
  - (iv) ser titular de un certificado médico aeronáutico Clase 3 vigente, otorgado en virtud del RAB 67.

**65.205 Requisitos generales para obtener la licencia**

Para obtener la licencia de controlador de tránsito aéreo, toda persona debe:

- (a) Tener una edad mínima de dieciocho (18) años;
- (b) haber culminado la enseñanza media o equivalente;
- (c) ser capaz de leer, escribir, hablar y comprender el idioma oficial del Estado que otorga la licencia;
- (d) demostrar mediante una evaluación el nivel de competencia lingüística en el idioma inglés que posee el solicitante, de acuerdo al Apéndice 2 de este reglamento;
- (e) tener al menos un certificado médico aeronáutico Clase 3 vigente otorgado en virtud del RAB 67; y

- (f) cumplir con las Secciones 65.205, 65.210, 65.215 y 65.220.

### **65.210 Requisitos de conocimientos**

Todo postulante a una licencia de controlador de tránsito aéreo debe aprobar un examen de conocimientos teóricos ante la autoridad aeronáutica, como mínimo en los temas siguientes:

- (a) Derecho aéreo

Disposiciones y reglamentos pertinentes al controlador de tránsito aéreo.

- (b) Equipo de control de tránsito aéreo

Principios, utilización y limitaciones del equipo que se emplea en el control de tránsito aéreo.

- (c) Conocimientos generales

Principios de vuelo; principios relativos a la operación y funcionamiento de las aeronaves y los RPAS, los grupos motores y los sistemas; performance de las aeronaves en lo que afecte a las operaciones de control de tránsito aéreo.

- (d) Actuación humana

Actuación humana, incluidos los principios de manejo de amenazas y errores.

- (e) Meteorología

Meteorología aeronáutica, utilización y evaluación de la documentación e información meteorológica, origen y características de los fenómenos meteorológicos que afectan a las operaciones y a la seguridad del vuelo; altimetría.

- (f) Navegación

Principios de la navegación aérea; principios, limitaciones y precisión de los sistemas de navegación y ayudas visuales.

- (g) Procedimientos operacionales

Procedimientos de control de tránsito aéreo, comunicaciones, radiotelefonía y fraseología (de rutina, no de rutina y de emergencia); utilización de los documentos aeronáuticos pertinentes; métodos de seguridad relacionados con los vuelos.

- (h) Servicio de información y cartografía aeronáutica

Interpretación de NOTAMs, cartas aeronáuticas de aproximación, aeródromo, ruta y área terminal.

### **65.215 Experiencia**

- (a) El solicitante habrá completado un curso de instrucción aprobado por la autoridad aeronáutica y demostrando la competencia requerida, habiendo alcanzado como mínimo tres (3) meses de servicio satisfactorio dedicado al control efectivo del tránsito aéreo bajo la supervisión de un instructor de formación en el puesto de trabajo (OJTI) para control de tránsito aéreo (ATC).
- (b) El controlador de tránsito aéreo que actúe como instructor de formación en el puesto de trabajo para control de tránsito aéreo contará con la habilitación pertinente y estará debidamente calificado para impartir formación en el puesto de trabajo para controladores de

tránsito aéreo.

- (c) Los requisitos de experiencia especificados para las habilitaciones señaladas en la sección 65.240 de este capítulo, pueden acreditarse como parte de la experiencia que se especifica en el párrafo (a) precedente.

*Nota.— En los Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Instrucción (Doc 9868) figura orientación sobre las cualificaciones de los instructores para formación en el puesto de trabajo de controladores de tránsito aéreo y sobre instrucción y evaluación basadas en competencias para controladores de tránsito aéreo. El Manual sobre instrucción y evaluación basadas en competencias para controladores de tránsito aéreo y el Manual de instrucción y evaluación basadas en competencias para instructores en el puesto de trabajo de controladores de tránsito aéreo (Doc 10056, Volúmenes I y II) proporcionan orientación adicional para ayudar a los interesados en la implantación satisfactoria de la instrucción y evaluación basadas en competencias para controladores de tránsito aéreo*

### **65.220 Requisitos de pericia**

El solicitante de una licencia de controlador de tránsito aéreo debe:

- (a) Aprobar una prueba de pericia ante un inspector de la DGAC sobre las materias enunciadas en este capítulo que son apropiadas a las atribuciones que se le confieren, en la medida que afecten su esfera de responsabilidad en cada puesto de operación de la dependencia de servicios de tránsito aéreo; y
- (b) demostrar a un nivel apropiado a las atribuciones que se le confieren, la pericia, el discernimiento y la actuación que se precisan para prestar un servicio de control seguro, ordenado y expedito.

### **65.225 Requisitos para la habilitación**

- (a) El titular de una licencia de controlador de tránsito aéreo no puede desempeñar funciones de control a menos que:
- (1) Haya completado satisfactoriamente un curso de instrucción en un organismo de instrucción reconocido por la autoridad aeronáutica;
  - (2) haya actuado como controlador en la dependencia de servicios de tránsito aéreo correspondiente a su habilitación, o en los puestos de operación para los cuales ha sido capacitado durante tres (3) de los seis (6) meses precedentes;
  - (3) haya demostrado ante la autoridad aeronáutica que cumple con los requisitos para la licencia y habilitación en la dependencia de servicios de tránsito aéreo correspondiente, o para el puesto de operación para el cual fue capacitado previamente.
- (b) Cuando se soliciten simultáneamente dos habilitaciones de controlador de tránsito aéreo, la autoridad aeronáutica debe determinar las exigencias para otorgarlas, basándose en los requisitos de cada habilitación. Estos requisitos no deben ser inferiores a los de la habilitación de mayor exigencia.

### **65.230 Categorías de habilitaciones de controlador de tránsito aéreo**

Las habilitaciones de controlador de tránsito aéreo comprenden las categorías siguientes:

- (a) Habilitación de control de aeródromo;
- (b) habilitación de control de aproximación por procedimientos;
- (c) habilitación de control de aproximación por vigilancia;

- (d) habilitación de control radar de precisión para la aproximación;
- (e) habilitación de control de área por procedimientos; y
- (f) habilitación de control de área por vigilancia.

**65.235 Requisitos de conocimientos para expedir una habilitación de controlador de tránsito aéreo**

El solicitante debe demostrar a través de un examen teórico ante la autoridad aeronáutica, un nivel de conocimientos apropiado a las atribuciones que se le confieren, como mínimo en los temas siguientes, en la medida que afecten a su esfera de responsabilidad:

- (a) Habilitación de control de aeródromo
  - (1) Disposición general del aeródromo; características físicas y ayudas visuales;
  - (2) estructura del espacio aéreo;
  - (3) reglas, procedimiento y fuentes de información pertinentes;
  - (4) instalaciones y servicios de navegación aérea;
  - (5) equipo de control de tránsito aéreo y su utilización;
  - (6) configuración del terreno y puntos de referencia destacados;
  - (7) características del tránsito aéreo;
  - (8) fenómenos meteorológicos; y
  - (9) planes de emergencia y de búsqueda y salvamento.
- (b) Habilitación de control de aproximación por procedimientos y de control de área por procedimientos.
  - (1) Estructura del espacio aéreo;
  - (2) reglas, procedimientos y fuentes de información pertinentes;
  - (3) instalaciones y servicios de navegación aérea;
  - (4) equipo de control de tránsito aéreo y su utilización;
  - (5) configuración del terreno y puntos de referencia destacados;
  - (6) características del tránsito aéreo y de la afluencia del tránsito;
  - (7) fenómenos meteorológicos; y
  - (8) planes de emergencia y de búsqueda y salvamento.
- (c) Habilitaciones de control de aproximación por vigilancia, de control radar de precisión para la aproximación y de control de área por vigilancia.
  - (1) El solicitante debe reunir los requisitos que se especifican en el párrafo (b) de esta sección, en la medida que afecten a su esfera de responsabilidad y, además, debe demostrar un

nivel de conocimientos apropiado a las atribuciones que se le confieren, como mínimo en los temas adicionales siguientes:

- (i) Principios, utilización y limitaciones de los sistemas de vigilancia ATS pertinentes y equipo conexo; y
- (ii) procedimientos para proporcionar como proceda servicios de vigilancia ATS, comprendidos los procedimientos para garantizar un margen vertical adecuado sobre el terreno.

**65.240 Requisitos de experiencia práctica para expedir una habilitación de controlador de tránsito aéreo**

- (a) El solicitante a una habilitación de control de aeródromo:
  - (1) Debe completar satisfactoriamente un curso de instrucción aprobado; y
  - (2) Debe demostrar la competencia requerida proporcionando, servicio de control de aeródromo durante un período no inferior a noventa (90) horas o a un mes, de ambos el que sea mayor, en la dependencia en la que solicita la habilitación, bajo la supervisión de un instructor de formación en el puesto de trabajo (OJTI) para control de tránsito aéreo (ATC).
- (b) El solicitante a una habilitación de control de aproximación por procedimientos, control de aproximación por vigilancia, control de área por procedimientos o control de área por vigilancia debe:
  - (1) Completar satisfactoriamente un curso de instrucción aprobada; y
  - (2) demostrar la competencia requerida proporcionando, servicio de control correspondiente a la habilitación que requiere durante un período no inferior a ciento ochenta (180) horas o a tres (3) meses, de ambos el que sea mayor, en la dependencia en la que solicita la habilitación, bajo la supervisión de un instructor de formación en el puesto de trabajo (OJTI) para control de tránsito aéreo (ATC).
- (c) El solicitante a una habilitación de radar de precisión para la aproximación:
  - (1) Debe completar satisfactoriamente un curso de instrucción aprobada; y
  - (2) debe demostrar la competencia requerida proporcionando, servicio de control radar de precisión durante no menos de doscientas (200) aproximaciones de precisión, de las cuales no más de cien (100) se hayan realizado en un simulador radar aprobado para ese fin por la autoridad aeronáutica. No menos de cincuenta (50) de esas aproximaciones de precisión se habrán llevado a cabo en la dependencia y con el equipo para el que se solicite la habilitación bajo la supervisión de un instructor de formación en el puesto de trabajo (OJTI) para control de tránsito aéreo (ATC).
- (d) Si las atribuciones de la habilitación para control de aproximación por vigilancia incluyen las aproximaciones con radar de vigilancia, la experiencia debe incluir como mínimo veinticinco (25) aproximaciones con indicador panorámico con el equipo de vigilancia que se utilice en la dependencia respecto a la cual se solicita la habilitación, bajo la supervisión de un instructor de formación en el puesto de trabajo (OJTI) para control de tránsito aéreo (ATC).
- (d) La solicitud de habilitación se presentara dentro de los seis (6) meses subsiguientes a haber completado la adquisición de la experiencia para estas habilitaciones.
- (e) Si el solicitante es titular de una habilitación de controlador de tránsito aéreo en otra categoría, o

de la misma habilitación en otra dependencia, la autoridad aeronáutica debe determinar si es posible reducir la experiencia exigida y de ser así, en qué medida.

**65.245 Atribuciones del titular de las habilitaciones de controlador de tránsito aéreo y condiciones que deben observarse para ejercerlas**

(a) Con sujeción al cumplimiento de los requisitos establecidos para la validez de la licencia y respecto a la aptitud psicofísica, las atribuciones del titular de una licencia de controlador de tránsito aéreo con una o más de las habilitaciones que se indican a continuación son:

(1) Habilidad de control de aeródromo

Proporcionar o supervisar cómo se suministra el servicio de control de aeródromo en el aeródromo para el que el titular de la licencia está habilitado.

(2) Habilidad de control de aproximación por procedimientos

Proporcionar o supervisar cómo se suministra el servicio de control de aproximación en el aeródromo o aeródromos para los que el titular de la licencia está habilitado, dentro del espacio aéreo o la parte del mismo que está bajo la jurisdicción de la dependencia que presta el servicio de control de aproximación;

(3) Habilidad de control de aproximación por vigilancia

Proporcionar o supervisar cómo se suministra el servicio de control de aproximación con sistemas de vigilancia ATS pertinentes en el aeródromo o aeródromos para los que el titular de la licencia está habilitado, dentro del espacio aéreo o la parte del mismo que está bajo la jurisdicción de la dependencia que presta el servicio de control de aproximación.

(i) Con sujeción al cumplimiento de las disposiciones del párrafo (d) de la sección 65.240, las atribuciones incluyen el desempeño de funciones en aproximaciones con radar de vigilancia;

(4) Habilidad de control radar de precisión para la aproximación

Proporcionar o supervisar cómo se suministra el servicio radar de precisión para la aproximación en el aeródromo para la que el titular de la licencia está habilitado;

(5) Habilidad de control de área por procedimientos

Proporcionar o supervisar cómo se suministra el servicio de control de área por procedimientos dentro del área de control o parte de la misma para el que el titular de la licencia está habilitado;

(6) Habilidad de control de área por vigilancia

Proporcionar o supervisar cómo se suministra el servicio de control de área con un sistema vigilancia ATS pertinente, dentro del área de control o parte de la misma para la que el titular de la licencia está habilitado.

(b) Antes de ejercer las atribuciones indicadas en esta sección, el titular de la licencia se debe familiarizar con toda la información pertinente y vigente.

(c) La autoridad aeronáutica que ha otorgado una licencia de controlador de tránsito aéreo no debe permitir que el titular de la misma imparta instrucción en un ambiente operacional, salvo cuando el titular haya recibido la debida autorización de la autoridad aeronáutica en cuestión.

**65.250 Validez de las habilitaciones**

- (a) La habilitación pierde su validez cuando el controlador de tránsito aéreo ha dejado de ejercer las atribuciones que aquélla le confiere durante un período que no debe exceder de seis (6) meses.
  - (b) La habilitación sigue sin validez mientras la autoridad aeronáutica no haya comprobado nuevamente la aptitud psicofísica y experiencia práctica del controlador, mediante las pruebas respectivas para ejercer las atribuciones correspondientes a la habilitación.
-

**Capítulo C: Licencia de despachador de vuelo**

La instrucción aprobada basada en competencias para encargados de operaciones de vuelo/despachadores de vuelo se impartirá en una organización de instrucción aprobada.

**65.300 Requisitos de licencia**

Ninguna persona puede ejercer las funciones de despachador de vuelo en relación con cualquier aeronave civil dedicada al transporte aéreo comercial, a menos que sea titular de una licencia de despachador de vuelo vigente, otorgada de acuerdo a este capítulo.

**65.305 Requisitos generales para obtener la licencia**

Para optar por una licencia de despachador de vuelo, el postulante debe:

- (a) Tener una edad mínima de dieciocho (18) años;
- (b) haber culminado la enseñanza media o equivalente;
- (c) tener un certificado médico aeronáutico Clase 3 vigente otorgado en virtud del RAB 67 para la obtención inicial de la licencia;
- (d) ser capaz de leer, escribir, hablar y comprender el idioma oficial del Estado que emite la licencia; y
- (e) cumplir con las Secciones 65.305, 65.310, 65.315 y 65.320.

**65.310 Requisitos de conocimientos**

El solicitante de una licencia de despachador de vuelo debe aprobar un examen de conocimientos teóricos ante la DGAC sobre los siguientes temas:

**(a) Derecho aéreo**

Las disposiciones y reglamentos pertinentes al control operacional y al titular de una licencia de despachador de vuelo; los métodos y procedimientos apropiados a los servicios de tránsito aéreo.

**(b) Conocimiento general de las aeronaves**

- (1) Los principios relativos al manejo de los grupos motores, sistemas e instrumentos;
- (2) las limitaciones operacionales de los aviones y de los grupos motores; y
- (3) una lista de equipo mínimo (MEL) y una lista de desviaciones respecto de la configuración.

**(c) Cálculo de la performance y procedimientos de planificación de vuelo**

- (1) La influencia de la carga y de la distribución de la masa en la performance y las características de vuelo de la aeronave; cálculos de carga y centrado;
- (2) planificación de operaciones de vuelo; cálculos de consumo de combustible y autonomía de vuelo; procedimientos de selección de aeropuertos de alternativa; control de vuelos de crucero en ruta, vuelos a grandes distancias;
- (3) preparación y presentación de planes de vuelo requeridos por los servicios de tránsito aéreo; y
- (4) principios básicos de los sistemas de planificación por computadora;



- (5) performance en despegue incluyendo criterios y limitaciones de longitud de campo, ascenso y obstáculos;
- (6) performance en crucero incluyendo altitudes mínimas, planificación de escenarios de descompresión/motor inactivo/tren desplegado;
- (7) performance en aterrizaje incluyendo criterios y limitaciones de ascenso de aproximación y longitud de campo;

(d) Actuación humana

Actuación humana, incluidos los principios de manejo de amenazas y errores (TEM) integrados a un sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS), correspondientes a las funciones de control operacional.

(e) Meteorología

Meteorología aeronáutica, el desplazamiento de los sistemas de presión; la estructura de los frentes y el origen y características de los fenómenos del tiempo significativo que afectan a las condiciones de despegue, al vuelo en ruta y el aterrizaje; y los informes meteorológicos aeronáuticos, mapas y la interpretación y aplicación de los pronósticos; claves y abreviaturas; los procedimientos para obtener información meteorológica y uso de la misma.

(f) Navegación

Los fundamentos de la navegación aérea, con referencia particular al vuelo por instrumentos.

(g) Procedimientos operacionales

- (1) La utilización de documentos aeronáuticos y procedimientos operacionales normalizados;
- (2) los procedimientos operacionales para el transporte de carga y de mercancías peligrosas;
- (3) los procedimientos relativos a accidentes e incidentes de aeronaves; los procedimientos de vuelo para emergencias; y
- (4) los procedimientos relativos a la interferencia ilícita y el sabotaje contra aeronaves.

(h) Principios de vuelo

Los principios de vuelo relativos a la categoría correspondiente de aeronave.

(i) Radiocomunicaciones

Los procedimientos para comunicarse con las aeronaves y estaciones terrestres pertinentes.

### 65.315 Requisitos de pericia

El solicitante de una licencia de despachador de vuelo debe aprobar una prueba de pericia ante un inspector de la DGAC o examinador designado, demostrando que es apto para:

- (a) Efectuar un análisis preciso y operacionalmente aceptable de las condiciones atmosféricas; proporcionar un informe operacionalmente válido sobre las condiciones meteorológicas de una ruta aérea determinada; pronosticar las tendencias meteorológicas que afectan al transporte aéreo, especialmente en relación con los aeródromos de destino y de alternativa;

- (b) identificar y recuperar datos aeronáuticos y otra información pertinente para el análisis de situaciones y riesgos operacionales;
- (c) identificar y evaluar los factores de riesgo y las posibles consecuencias para las operaciones de vuelo;
- (d) identificar y evaluar acciones considerando los riesgos, sus efectos sobre la seguridad de vuelo y regularidad de la operación;
- (e) determinar un curso de acción apropiado basado en las responsabilidades y políticas que se describen en los manuales de operaciones;
- (f) aplicar procedimientos apropiados normalizados y no normalizados del manual de operaciones, para la iniciación, planificación, continuación, desviación o terminación de los vuelos en aras de la seguridad operacional de la aeronave y la regularidad y eficiencia de la operación;
- (g) identificar y aplicar limitaciones y mínimos operacionales en relación con las condiciones meteorológicas, el estado de la aeronave y procedimientos de navegación apropiados;

### **65.320 Requisitos de experiencia**

- (a) El solicitante de una licencia de despachador de vuelo debe presentar acreditación documental en forma satisfactoria para la DGAC, que ha adquirido experiencia en los siguientes campos:
  - (1) Un total de dos (2) años de servicio en una de las funciones especificadas a continuación, en los párrafos (i) a (iii) inclusive, o en una combinación cualquiera de las mismas, siempre que en los casos de experiencia combinada la duración del servicio en cualesquiera de esas funciones no sea inferior a un (1) año:
    - (i) Miembro de la tripulación de vuelo en transporte aéreo; o
    - (ii) meteorólogo en un organismo que proporciona control operacional a aeronaves de transporte; o
    - (iii) controlador de tránsito aéreo; o supervisor técnico de despachadores de vuelo o de sistemas de operaciones de vuelo de transporte aéreo; o bien,
  - (2) ayudante en actividades de despacho de vuelos de transporte aéreo, durante un (1) año como mínimo; o bien,
  - (3) haber completado satisfactoriamente un curso de instrucción aprobada.
- (b) Debe haber prestado servicio bajo la supervisión de un despachador de vuelo durante noventa (90) días como mínimo, en el período de seis (6) meses que preceda inmediatamente a su solicitud.

### **65.325 Atribuciones y limitaciones**

- (a) Prestar servicios con responsabilidad respecto a toda área para la cual el solicitante satisfaga los requisitos estipulados en este reglamento, así como en las aeronaves para las cuales está habilitado.
- (b) Ser específicamente autorizado y/o convalidado por el Estado de matrícula de la aeronave.
- (c) Cumplir con los requisitos señalados en la Sección 121.1810 del RAB 121 (Capítulo M) y la Sección 135.1195 del RAB 135 (Capítulo H), según corresponda.

**65.330 Experiencia reciente**

- (a) Haber desempeñado despacho de vuelos, en un período de 6 meses en los últimos 24 meses; y
  - (b) De no haber cumplido el párrafo anterior, la DGAC determinará el método alternativo de cumplimiento.
-



**Capítulo D: Licencia de mecánico de mantenimiento de aeronaves**

A partir del 3 de noviembre de 2022, la instrucción aprobada basada en la competencia destinada al personal de mantenimiento de aeronaves y de RPAS se impartirá en una organización de instrucción aprobada.

*Nota 1.— El Manual de instrucción (Doc 7192), Parte D-1, contiene textos de orientación sobre un curso de instrucción para los solicitantes de una licencia de mantenimiento de aeronaves.*

*Nota 2.— En el Manual de instrucción del personal de mantenimiento de aeronaves (Doc 10098) figura texto de orientación sobre el diseño y preparación de un programa de instrucción para el personal de mantenimiento de aeronaves*

**65.400 Requisitos generales para la obtención de licencia**

- (a) Para optar a una licencia de mecánico de mantenimiento de aeronaves y las habilitaciones asociadas, el solicitante debe:
- (1) Tener una edad mínima de dieciocho (18) años de edad;
  - (2) acreditar haber culminado la enseñanza media o equivalente;
  - (3) tener un certificado médico aeronáutico Clase 3 vigente otorgado en virtud del RAB 67 para la obtención inicial de la licencia;
  - (4) ser capaz de leer, hablar, escribir, entender e interpretar el idioma del Estado que otorga la licencia;
  - (5) haber aprobado los exámenes prescritos en las Secciones 65.405 y 65.420; y
  - (6) cumplir con las secciones de este capítulo que correspondan a la habilitación a la cual postula.
- (b) Un mecánico de mantenimiento de aeronaves titular de una licencia que postula a una habilitación adicional, debe cumplir con los requisitos dispuestos en las Secciones 65.405, 65.410, 65.415 y 420 de este capítulo, en relación a la habilitación a la cual se está postulando.
- (c) El solicitante debe aprobar cada sección del examen teórico antes de proceder con la evaluación oral y práctica dispuesta en la Sección 65.420.

**65.405 Requisitos de conocimientos**

El solicitante debe demostrar a la DGAC mediante un examen de conocimientos teóricos un nivel de conocimientos que corresponda a la licencia y habilitaciones a la cual postula, al menos en los siguientes temas:

- (a) Derecho aeronáutico y requisitos de aeronavegabilidad

Conocimiento general de los temas relacionados a aeronavegabilidad y el mantenimiento de aeronaves, Convenio de Aviación Civil Internacional y su Anexos, reglamentos de aeronavegabilidad de la DGAC y legislación aeronáutica.

- (b) Ciencias naturales y conocimientos generales sobre aeronaves

Matemáticas básicas; unidades de medida, principios fundamentales y teoría física y química aplicable al mantenimiento de aeronaves.

## (c) Mecánica de aeronaves

Características y aplicaciones de los materiales de construcción de aeronaves, incluyendo los principios de construcción y funcionamiento de las estructuras de aeronave; técnicas de pegado; sistemas motopropulsores y sus sistemas conexos; fuentes de energía mecánica, hidráulica, eléctrica y electrónica: instrumento de a bordo y sistemas de presentación visual; sistemas de mando de aeronaves; sistemas de navegación y comunicación de a bordo.

## (d) Mantenimiento de aeronaves

Tareas requeridas para asegurar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de una aeronave, incluyendo los métodos y procedimientos para efectuar la revisión general, reparación, inspección, sustitución, modificación o rectificación de defectos de las estructuras, componentes y sistemas de aeronave, de conformidad con los métodos prescritos en los manuales de mantenimiento pertinentes y en las normas de aeronavegabilidad aplicables; y

## (e) Actuación humana

Actuación humana, incluidos los principios de manejo de amenazas y errores (TEM) integrados a un sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) correspondientes a las obligaciones del titular de una licencia de mecánico de mantenimiento de aeronaves.

**65.410 Requisitos de experiencia**

- (a) El solicitante debe demostrar a la DGAC tener experiencia práctica, de un mínimo de dos (2) años en mantenimiento de aeronaves o componentes de aeronave para el otorgamiento de una licencia, de acuerdo con la habilitación solicitada.
- (b) Para el cumplimiento de lo establecido en el párrafo anterior, la DGAC podrá considerar la experiencia práctica adquirida en un centro de instrucción reconocido, de conformidad con la sección 65.415.

**65.415 Requisitos de instrucción**

Para efectos del cumplimiento con lo establecido en el párrafo 65.410 (b), el solicitante de una licencia de mecánico de mantenimiento de aeronaves debe presentar un título o certificado aprobatorio otorgado por un centro de instrucción de aeronáutica civil (CIAC) certificado por la DGAC bajo la RAB 147 u organización equivalente reconocida por la DGAC.

**65.420 Requisitos de pericia**

- (a) El solicitante de una licencia o habilitación de mecánico de mantenimiento de aeronaves debe demostrar que es capaz de ejercer las funciones correspondientes a las atribuciones que hayan de concederse.
- (b) Todo solicitante a una licencia o habilitación adicional de mecánico de mantenimiento de aeronaves debe aprobar un examen oral y una prueba de pericia ante un inspector de la DGAC o un examinador designado, para demostrar que es capaz de ejercer las funciones correspondientes a las habilitaciones que hayan de concederse.

**65.425 Habilitaciones del titular de una licencia**

- (a) Las siguientes habilitaciones serán permitidas bajo este capítulo:
  - (1) Célula
  - (2) Sistema motopropulsor

(3) Aviónica

(b) Las habilitaciones a otorgar serán anotadas en la licencia del titular.

**65.430 Atribuciones del titular de una licencia de mecánico de mantenimiento de aeronaves**

(a) Un mecánico de mantenimiento de aeronaves titular de una licencia puede realizar o supervisar el mantenimiento de una aeronave o componente de aeronave, y realizar inspecciones en proceso de acuerdo con sus habilitaciones.

(b) Un mecánico de mantenimiento de aeronaves titular de una licencia:

(1) Puede emitir certificados de conformidad de mantenimiento después de efectuadas tareas de mantenimiento si es autorizado por una OMA RAB 145.

(2) Puede emitir certificación de conformidad de mantenimiento para aeronaves con una masa máxima certificada de despegue de hasta 5700 kg. o helicópteros con una masa máxima certificada de despegue de hasta 3175 kg., operando de acuerdo con las reglas del RAB 91, limitado a servicios de mantenimiento de línea y a servicios del mantenimiento hasta inspecciones de 100 horas o equivalente y las acciones correctivas derivadas de complejidad equivalente, siempre que cumpla con lo siguiente:

(i) Poseer habilitaciones de célula y sistema motopropulsor;

(ii) Tener experiencia en la inspección, servicio o mantenimiento de una aeronave o sus componentes de conformidad con las atribuciones que otorga la licencia en un periodo de seis (6) meses, en los últimos veinte y cuatro (24) meses.

(iii) Ser específicamente autorizado y/o convalidado por el Estado de matrícula de la aeronave.

(3) No puede ejecutar reparaciones mayores y modificaciones mayores.

(c) Un mecánico de mantenimiento de aeronaves a partir del 3 de noviembre de 2022, ejercerá las atribuciones de su licencia respecto a:

(1) Las RPA o RPS que figuren en la licencia, ya sea específicamente o por categorías generales; o

(2) Los RPAS y enlace C2 conexo que figuren en la licencia, ya sea específicamente o por categorías generales después de adquirir los conocimientos adecuados y la instrucción práctica en mantenimiento de RPAS y el sistema de enlace C2 conexo.

**65.435 Condiciones que deben observarse para ejercer las habilitaciones**

(a) Las habilitaciones del titular de una licencia serán ejercidas de acuerdo al cumplimiento de las siguientes condiciones:

(1) Que el titular de la licencia conozca bien toda la información pertinente de acuerdo con sus habilitaciones referidas a:

(i) mantenimiento de la aeronave y/o componente de aeronave;

(ii) aeronavegabilidad de la aeronave.

(2) haber adquirido experiencia reciente en un periodo de seis (6) meses en los veinticuatro

- (24) meses precedentes al uso de sus atribuciones; o
- (3) adquirir experiencia de seis meses trabajando bajo la supervisión de un poseedor de licencia en pleno uso de sus atribuciones u OMA RAB 145.
- (b) De no cumplir con los párrafos 65.435 (a)(2) o 65.435 (a)(3), la DGAC determinará un método alternativo de cumplimiento.
- (c) Un mecánico de mantenimiento de aeronaves no puede ejercer las atribuciones de su licencia, a menos que entienda las instrucciones del fabricante y los datos de mantenimiento para la tarea específica que le concierne.

#### **65.440 Presentación de la licencia**

Toda persona titular de una licencia de mecánico de mantenimiento de aeronave debe presentar su licencia, convalidación o documento apropiado, cuando sea requerido por la DGAC.

---



**Capítulo E: Licencia de operador de estación aeronáutica****65.500 Requisitos generales para el otorgamiento de la licencia**

- (a) Antes de otorgar una licencia de operador de estación aeronáutica, la autoridad aeronáutica debe exigir que el solicitante cumpla con los requisitos estipulados en este reglamento.
- (b) Las personas que no tengan licencia pueden actuar como operadores de estación aeronáutica siempre que la DGAC se cerciore de que reúnen los mismos requisitos y sean supervisados por un operador de estación con licencia y debidamente habilitado.
- (c) Para obtener la licencia de operador de estación aeronáutica, el solicitante debe:
  - (1) Tener una edad mínima de dieciocho (18) años;
  - (2) haber culminado la enseñanza media o equivalente;
  - (3) tener un certificado médico aeronáutico Clase 3 vigente otorgado en virtud del RAB 67 para la obtención inicial de la licencia;
  - (4) ser capaz de leer, escribir, hablar y comprender el idioma oficial del Estado que otorga la licencia;
  - (5) demostrar mediante una evaluación el nivel de competencia lingüística en el idioma inglés que posee el solicitante, de acuerdo al Apéndice 2 de este reglamento; y
  - (6) cumplir con lo establecido en las secciones 65.505, 65.510 y 65.515.

**65.505 Requisitos de conocimientos**

El solicitante de una licencia de operador de estación aeronáutica debe demostrar a través de un examen de conocimientos teóricos ante la autoridad aeronáutica, un nivel de conocimientos apropiado al titular de una licencia de operador de estación aeronáutica, como mínimo en los temas siguientes:

**(a) Conocimientos generales**

Servicios de tránsito aéreo que se proporcionan dentro del Estado.

**(b) Procedimientos operacionales**

Procedimientos radiotelefónicos; fraseología; red de telecomunicaciones.

**(c) Disposiciones y reglamentos**

Disposiciones y reglamentos aplicables al operador de estación aeronáutica.

**(d) Equipo de telecomunicaciones**

Principios, utilización y limitaciones del equipo de telecomunicaciones en una estación aeronáutica.

**65.510 Requisitos de experiencia**

El solicitante de una licencia de operador de estación aeronáutica debe:

- (a) Completar satisfactoriamente un curso de instrucción reconocido, en el período de doce (12) meses que preceda inmediatamente a su solicitud, y debe haber prestado servicios satisfactorios durante dos (2) meses como mínimo, a las órdenes de un operador de estación aeronáutica debidamente habilitado; o
- (b) en el período de doce (12) meses que preceda inmediatamente a su solicitud, debe haber prestado servicios satisfactorios a las órdenes de un operador de estación aeronáutica debidamente habilitado y calificado, durante seis (6) meses como mínimo.

#### **65.515 Requisitos de pericia**

El solicitante de una licencia de operador de estación aeronáutica debe:

- (a) aprobar una prueba de pericia ante un inspector de la DGAC sobre las materias enunciadas en la Sección 65.505;
- (b) demostrar, a un nivel apropiado a las atribuciones que se le confieren, la pericia, el discernimiento y la actuación que se precisan para prestar un servicio de operación de estación aeronáutica seguro, ordenado y expedito;
- (c) demostrar o haber demostrado competencia respecto a:
  - (1) el manejo del equipo de telecomunicaciones que se utilice;
  - (2) la transmisión y recepción de mensajes radiotelefónicos de manera eficaz y precisa.

#### **65.520 Atribuciones del operador de estación aeronáutica y condiciones que deben observarse para ejercerlas**

- (a) Con sujeción al cumplimiento de los requisitos establecidos en la Sección 65.020, las atribuciones del titular de una licencia de operador de estación aeronáutica le permitirán actuar como operador en una estación aeronáutica.
- (b) Antes de ejercer las atribuciones que le confiere la licencia, el titular se familiarizará con toda la información pertinente y vigente sobre el equipo y los procedimientos de trabajo que se utilicen en esa estación aeronáutica.

#### **65.525 Experiencia reciente**

El titular deberá haber ejercido las funciones de operador de estación aeronáutica como mínimo tres (3) meses dentro del período de veinticuatro (24) meses precedentes al desempeño de sus funciones; de lo contrario, deberá aprobar un chequeo de pericia con un inspector de la DGAC para restablecer sus atribuciones.

## Apéndice 1

### Características de las licencias

#### Personal aeronáutico excepto miembros de la tripulación de vuelo

a. Las licencias que la DGAC expida, de conformidad con las disposiciones pertinentes de este reglamento, se ajustarán a una de las siguientes especificaciones:

- a. Licencias expedidas en papel de primera calidad, tarjetas de plástico; o
- b. licencias electrónicas en un dispositivo móvil autónomo de presentación visual electrónica.

*Nota.- Los teléfonos móviles, las tabletas y demás dispositivos móviles son ejemplos de dispositivos móviles autónomos de presentación virtual electrónica.*

*Nota.- A partir del 26 de noviembre de 2029, se aplicara la licencia electrónica descrita en a. 2.*

b. La AAC se asegurará que otros Estados puedan determinar fácilmente las atribuciones de la licencia y la validez de las habilitaciones.

c. **Especificaciones de las licencias expedidas en papel de primera calidad u otro material adecuado, incluyendo tarjetas plásticas.**

#### 1. Datos

En la licencia expedida en papel de primera calidad, tarjetas de plástico, constarán los siguientes datos, numerados uniformemente en números romanos:

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

**2. Material**

Se utilizará papel de primera calidad, tarjetas de plástico, en el cual constarán claramente los datos indicados en el Párrafo c.1. de este Apéndice.

**3. Idioma**

Cuando las licencias se expidan en un idioma que no sea el inglés, se incluirá una traducción al inglés de los datos en I), II), VI), IX), XII), XIII) y XIV), por lo menos. Cuando se expidan autorizaciones, de conformidad con la sección 65.035, en un idioma que no sea el inglés, se incluirá una traducción al inglés del nombre del Estado que expide la autorización, el plazo de validez de la autorización y toda restricción o limitación que se establezca.

**4. Disposición de los datos**

Los datos que figuran en la licencia se numerarán uniformemente en números romanos, según se indica en c.1., de modo que en cualquier licencia se refieran siempre al mismo dato, cualquiera que sea la disposición de la licencia.

**d. Especificaciones de las licencias electrónicas al personal**

1. Las licencias electrónicas al personal se expedirán conforme a las especificaciones de esta sección.
2. La información de la licencia, como se indica en el formulario común que figura en el Párrafo g, reproducirá la que conste en los registros electrónicos de la AAC. La AAC suministrará la información en inglés.
3. La licencia tendrá la firma digital de la funcionaria o funcionario de la AAC que expida la licencia, así como la fecha y hora más recientes de expedición.
4. Las firmas digitales de las licencias se ajustarán a las normas internacionales reconocidas y tendrán un nivel adecuado de seguridad.

**e. Medio (material) de las licencias electrónicas**

1. Los detalles de la licencia se visualizarán en dispositivos móviles autónomos de presentación visual electrónica.
2. La imagen de la licencia que se visualice comprenderá características activas de seguridad adecuadas para distinguirlos de una imagen estática.

**f. Idioma de las licencias electrónicas**

La licencia incluirá la sigla "ICAO" que servirá de hiperenlace para la visualización electrónica de la licencia en inglés, de conformidad con el formulario común que se indica en el literal g. de esta sección.

**g. Disposición de los datos de las licencias electrónicas**

La licencia tendrá una presentación visual que reproduzca el texto y la disposición, en inglés, que se indica en el siguiente formulario común señalado por la OACI, el cual estará redactado en inglés de la siguiente forma:

<b>Electronic personnel licence</b> <i>Licencia personal electrónica</i>		
<b>General</b> <i>General</i>	<b>I</b>	Name of State (in bold type); <i>Nombre del país (en negrilla) con la traducción al idioma inglés.</i>
	<b>II</b>	Title of licence (in very bold type); <i>Título de la licencia (en negrilla muy gruesa) con la traducción al idioma inglés.</i>
	<b>III</b>	Serial number of the licence, in Arabic numerals, given by the DGAC issuing the licence; <i>Número de serie de la licencia, en cifras arábigas, establecido por la autoridad que otorgue la licencia.</i>
<b>Personnel information</b> <i>Información del personal</i>	<b>IVa</b>	Photograph of holder <sup>1</sup> <i>Fotografía de la titular</i>
	<b>IVb</b>	Name of holder in full (in Roman alphabet also if script of national language is other than Roman); <i>Nombre completo del titular (en alfabeto romano también si la escritura del idioma nacional no es la romana);</i>
	<b>IVc</b>	Date of birth (dd-mm-yyyy); <i>Fecha de nacimiento.</i>
	<b>V</b>	Address of holder; <i>Dirección del titular.</i>
	<b>VI</b>	Nationality of holder; <i>Nacionalidad del titular</i>
	<b>VII</b>	Script signature of holder; <i>Firma del titular.</i>
<b>Issuing Authority</b> <i>Autoridad emisora</i>	<b>VIII</b>	Authority and, where necessary, conditions under which the licence is issued; <i>Autoridad que expide la licencia y, en caso necesario, condiciones en que se expide.</i>
	<b>IX</b>	Certification concerning validity and authorization for holder to exercise privileges appropriate to the licence; <i>Certificación respecto a la validez y autorización para que el titular ejerza las atribuciones correspondientes a la licencia, con la traducción al idioma inglés.</i>
	<b>X</b>	Digital signature of officer issuing the licence and the date and time of such issue. <i>Firma digital del oficial que expide la licencia y la fecha y hora de dicha emisión.</i>
	<b>XIa</b>	Seal or stamp of authority issuing the licence; <i>Sello o marca de la autoridad otorgante de la licencia.</i>
	<b>XIb</b>	Date and time of last synchronization with the server of the Licensing Authority; <i>Fecha y hora de la última sincronización con el servidor de la Autoridad;</i>
	<b>XIc</b>	Machine readable code to retrieve authentication data; <i>Código legible por máquina para recuperar datos de autenticación;</i>

<sup>1</sup> Las especificaciones de la fotografía figuran en el Doc. 9303, Documentos de viaje de lectura mecánica, Parte 3 – Especificaciones comunes a todos los MRTD.

<b>Ratings</b> <i>Calificaciones</i>	<b>XII</b>	Ratings, e.g. category, class, type of aircraft, etc.; <i>Calificaciones, ej. categoría, clase, tipo de aeronave, etc.</i>
<b>Remarks</b> <i>Observaciones</i>	<b>XIII</b>	Remarks, i.e. special endorsement relating to limitation and endorsements for privileges, including an endorsement of language proficiency, and other information required in pursuance to Article 39 of Chicago Convention; <i>Comentarios, es decir, endoso especial relacionado con la limitación y endosos para privilegios, incluido un endoso de dominio del idioma y otra información requerida de conformidad con el Artículo 39 del Convenio de Chicago;</i>
	<b>XIV</b>	Any other details desired by the State issuing the licence; <i>Cualquier otro detalle que desee el Estado que expide la licencia;</i>
<b>Medical Assessment</b> <i>Evaluación médica</i>	<b>XIVa</b>	Class (1 or 2); <i>Clase (1 o 2);</i>
	<b>XIVb</b>	Expiry date (dd-mm-yyyy); <i>Fecha de caducidad (dd-mm-yyyy)</i>
	<b>XIVc</b>	Special medical limitations, if any; <i>Limitaciones médicas especiales, si las hubiere;</i>
<b>Additional Supplementary Information</b> <i>Información complementaria</i>	<b>XVIa</b>	Other information associated with the licence as determined by the Licensing Authority. <i>Otra información asociada con la licencia según lo determine la Autoridad de Licencias.</i>
	<b>XVIb</b>	
	<b>XVIc</b>	

**h. Verificación en línea y fuera de línea**

1. La autenticidad y validez de la licencia se podrán verificar de forma electrónica en línea si se dispone de conexión a internet.
2. Para los casos que no se disponga de conexión a internet, la AAC verificara la autenticidad y validez de la licencia de forma electrónica fuera de línea de acuerdo al procedimiento establecido por la DGAC.

**i. Evaluaciones médicas**

La licencia comprenderá, cuando corresponda, la evaluación médica vigente con la clase, fecha de vencimiento y cualquier limitación médica que la AAC considere pertinente.

**j. Otra información complementaria**

Cuando se añada información complementaria a la licencia, también se incorporará en la sección correspondiente del formulario común indicado por la OACI que figura en el párrafo g. de este Apéndice.

**PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO**

## Apéndice 2

### ESCALA DE CALIFICACIÓN DE LA COMPETENCIA LINGÜÍSTICA DE LA OACI

#### a. Descriptores holísticos

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

#### b. Descriptores lingüísticos

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



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

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

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

