



Manual M-PEL-002

Manual de Gestión y Procedimientos de la Unidad de Licencias al Personal

Segunda edición, Enmienda 4, R.A N° 053 de 11/FEB/2025

Aplicabilidad:

Esta enmienda reemplaza, desde el 17 de febrero de 2025, todas las enmiendas anteriores del Manual M-PEL-002.

PAGINA INSTENCIONALMENTE DEJADA EN BLANCO

Lista de páginas efectivas				
Detalle		Páginas	Enmienda	Fecha aplicación
Antecedentes		xii-xiii	Enmienda 4	17/02/2025
Capítulo 1	Generalidades	C1-1 a C1-6	Enmienda 4	17/02/2025
Capítulo 2	Organización de la Oficina PEL	C2-1 a C2-21	Enmienda 4	17/02/2025
Capítulo 3	Evaluaciones teóricas y prácticas	C3-1 a C3-16	Enmienda 4	17/02/2025
Capítulo 4	Sistema de evaluación de competencia lingüística	C4-1 a C4-6	Enmienda 4	17/02/2025
Capítulo 5	Gestión de procesos de la Oficina PEL	C5-1 a C5-21	Enmienda 4	17/02/2025
Capítulo 6	Vigilancia	C6-1 a C6-6	Enmienda 4	17/02/2025
Capítulo 7	Procedimiento de exenciones	C7-1 a C7-7	Enmienda 4	17/02/2025
Capítulo 8	Resolución de problemas de seguridad operacional	C8-1 a C8-4	Enmienda 4	17/02/2025
Apéndice 1-1	Formulario de enmienda del MGPEL	AP1-1-1 a AP1-1-2	Enmienda 4	17/02/2025
Apéndice 2-1	Formulario de control de documentos de biblioteca técnica virtual	AP2-1-1 a AP2-1-1	Enmienda 4	17/02/2025
Apéndice 2-2	Organigrama de la Unidad PEL	AP2-2-1 a AP2-2-1	Enmienda 4	17/02/2025
Apéndice 3-1	Instructivo para la preparación de preguntas de exámenes teóricos	AP3-1-1 a AP3-1-7	Enmienda 4	17/02/2025
Apéndice 3-2	Instructivo sobre el evaluador y la evaluación	AP3-2-1 a AP3-2-9	Enmienda 4	17/02/2025

Lista de páginas efectivas				
Detalle		Páginas	Enmienda	Fecha aplicación
Apéndice 5-1	Procedimiento para el otorgamiento de licencias y habilitaciones	AP5-1-1 a AP5-1-6	Enmienda 4	17/02/2025
Apéndice 5-2	Procedimiento para conversión de una licencia extranjera	AP5-3-1 a AP5-3-5	Enmienda 4	17/02/2025
Apéndice 5-3	Procedimiento para la convalidación de una licencia extranjera	AP5-5-1 a AP5-5-9	Enmienda 4	17/02/2025
Apéndice 5-4	Texto del Acuerdo de Cooperación Técnica Multinacional para la convalidación automática de licencias al personal aeronáutico entre las Autoridades de Aviación Civil de los Estados participantes en el Sistema Regional de Cooperación para Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP)	AP5-4-1 a AP5-4-8	Enmienda 4	17/02/2025
Apéndice 5-5	Procedimiento de implementación del Acuerdo de Cooperación Técnica Multinacional para la convalidación automática de licencias.	AP5-5-1 a AP5-5-13	Enmienda 4	17/02/2025
Apéndice 5-6	Lista de verificación para convalidación automática de licencia extranjera	AP5-6-1 a AP5-6-3	Enmienda 4	17/02/2025
Apéndice 5-7	Modelo de convalidación automática de licencias	AP5-7-1 a AP5-7-1	Enmienda 4	17/02/2025
Apéndice 5-8	Procedimiento para el otorgamiento de licencias al personal de las Fuerzas Armadas y Policiales	AP5-8-1 a AP5-8-6	Enmienda 4	17/02/2025

Lista de páginas efectivas				
Detalle		Páginas	Enmienda	Fecha aplicación
Apéndice 5-9	Procedimiento para el restablecimiento de licencias	AP5-9-1 a AP5-9-6	Enmienda 4	17/02/2025
Apéndice 6-1	Programa de vigilancia de la Unidad PEL	AP6-1-1 a AP6-1-7	Enmienda 4	17/02/2025
Apéndice 7-1	Infografía del procedimiento de exención	AP7-1-1 a AP7-1-1	Enmienda 4	17/02/2025
Apéndice 8-1	Modelo de carta de orientación	AP8-1-1 a AP8-1-1	Enmienda 4	17/02/2025
Apéndice 8-2	Modelo de carta de solicitud de corrección	AP8-2-1 a AP8-2-1	Enmienda 4	17/02/2025
Apéndice 8-3	Modelo de carta de advertencia	AP8-3-1 a AP8-3-1	Enmienda 4	17/02/2025
Apéndice 8-4	Modelo de carta de rechazo de acción correctiva	AP8-4-1 a AP8-4-1	Enmienda 4	17/02/2025

ÍNDICE GENERAL

Antecedentes	xii
CAPITULO 1 – GENERALIDADES	C1-1
1. Objetivo	C1-1
2. Alcance	C1-1
3. Distribución	C1-1
4. Cancelación de revisiones	C1-1
5. Definiciones y abreviaturas	C1-1
6. Enmiendas.....	C1-3
7. Estructura y formato	C1-3
8. Actualización	C1-5
9. Sistema de control de revisiones	C1-5
10. Inserción de una revisión	C1-6
11. Cancelación de las enmiendas y ediciones	C1-6
CAPITULO 2 – ORGANIZACIÓN DE LA UNIDAD PEL	C2-1
1. Generalidades	C2-1
2. SSP y elementos críticos de seguridad operacional aplicados a licencias	C2-1
3. Sistema regulador de licencias al personal	C2-7
4. Organización y contenido de los reglamentos de los Estados	C2-7
5. Reglamentos, manuales, órdenes, directivas y/o circulares de asesoramiento	C2-8
6. Notificación de diferencias de los Anexos 1 y 19 con la normativa nacional	C2-8
7. Sistemas de enmiendas a los reglamentos RAB PEL	C2-10
8. Organigrama de la Unidad PEL	C2-11
9. Funciones principales de la Unidad PEL	C2-11
10. Perfil y atribuciones del personal de la Unidad PEL	C2-15
11. Cálculo de personal y del índice de rotación	C2-15
12. Sistema de definición y control de competencias del personal	C2-16
13. Credenciales	C2-17
14. Comunicación con el cliente	C2-18
15. Infraestructura y equipos.....	C2-18
16. Control de registros.....	C2-18
17. Biblioteca y documentación de referencias	C2-21
CAPÍTULO 3 - EVALUACIONES TEÓRICAS Y PRÁCTICAS	C3-1
1. Banco de preguntas de evaluaciones teóricas.....	C3-1
1.1 Generalidades	C3-1
1.2 Diseño y desarrollo.....	C3-1

1.3	Administración y ejecución de los exámenes	C3-2
1.4	Designación de examinadores encargados de preparar los exámenes escritos y orales	C3-3
1.5	Personal que administra y supervisa la ejecución de los exámenes teóricos	C3-4
2.	Pruebas de vuelo y otras evaluaciones de pericia	C3-4
2.1	Generalidades	C3-4
2.2	Currículo de maniobras a ser evaluadas en la verificación de pericia	C3-5
2.3	Relación del evaluador y evaluado	C3-5
2.4	Diseño de prueba práctica y de pericia	C3-5
2.5	Administración y ejecución de las pruebas	C3-7
3.	Inspector examinador	C3-7
3.1	Generalidades	C3-7
3.2	Requisitos de calificación	C3-7
3.3	Atributos personales de los inspectores examinadores	C3-8
3.4	Reglas de conducta	C3-9
3.5	Acoso sexual y discriminación racial	C3-11
3.6	Eventos sociales, ceremoniales o vuelos inaugurales	C3-11
3.7	Otros empleos	C3-11
4.	Examinadores designados de vuelo y de pruebas prácticas	C3-12
4.1	Generalidades	C3-12
4.2	Examinador de vuelo designado de la DGAC	C3-12
4.3	Examinador de pruebas prácticas para la licencia de mecánico de mantenimiento y sus habilitaciones	C3-15
4.4	Examinador de pruebas prácticas para la licencia de controlador de tránsito aéreo y la licencia de operador de estación aeronáutica	C3-15
4.5	Delegación de funciones de exámenes teóricos y prácticos en centros de Instrucción y de entrenamiento de aeronáutica civil	C3-16
CAPÍTULO 4 – SISTEMA DE EVALUACIÓN DE COMPETENCIA LINGÜÍSTICA		C4-1
1.	Generalidades y requisitos	C4-1
2.	Demostración de competencia lingüística	C4-1
3.	Diseño y desarrollo de la evaluación	C4-5
CAPÍTULO 5 - GESTIÓN DE PROCESOS DE LA UNIDAD PEL		C5-1
1.	Identificación de procesos y desarrollo de procedimientos	C5-1
2.	Descripción de la estructura de los procedimientos de licencias	C5-2
3.	Diferencias entre otorgamiento, conversión y convalidación de licencias	C5-2
4.	Conversión de licencia extranjera	C5-5
5.	Convalidación de licencias extranjeras	C5-5

6.	Convalidación automática de licencias	C5-6
7.	Comunicación con los Estados respecto a licencias extranjeras	C5-7
8.	Métodos alternos a la certificación consular	C5-8
9.	Política de no proliferación de licencias	C5-9
10.	Otorgamiento de licencias a personal a personal militar y policial	C5-9
11.	Restablecimiento de atribuciones de licencias y habilitaciones	C5-9
12.	Proceso de certificación de centros de instrucción y entrenamiento de aeronáutica civil.....	C5-11
13.	Procesos de medicina aeronáutica	C5-11
14.	Procedimientos de apelación	C5-20
15.	Procedimiento de quejas y reclamos	C5-21
CAPÍTULO 6 - VIGILANCIA.....		C6-1
1.	Vigilancia del personal aeronáutico	C6-1
2.	Vigilancia de centros de instrucción y de entrenamiento de aeronáutica civil.....	C6-2
3.	Vigilancia de centros de evaluación de competencia lingüística en el idioma inglés...	C6-2
4.	Vigilancia de médicos examinadores aeronáuticos.....	C6-3
5.	Vigilancia de examinadores designados.....	C6-3
6.	Reuniones de estandarización.....	C6-5
7.	Evaluaciones de observación para los inspectores de la DGAC.....	C6-6
8.	Procedimientos para la detección y adopción de medidas frente a desempeño no conforme en la administración de pruebas asignadas	C6-6
CAPÍTULO 7 - PROCEDIMIENTO DE EXENCIONES		C7-1
1.	Objetivo	C7-1
2.	Generalidades	C7-1
3.	Política.....	C7-1
4.	Instrucciones	C7-1
5.	Procedimientos	C7-2
6.	Criterios para la realización de la evaluación de riesgos.....	C7-2
CAPÍTULO 8 – RESOLUCIÓN DE PROBLEMAS DE SEGURIDAD OPERACIONAL.....		C8-1
1.	Objetivo	C8-1
2.	Definiciones.....	C8-1
3.	Cumplimiento vs. incumplimiento	C8-1
4.	Proceso de toma de decisiones y seguimiento de las discrepancias.....	C8-2
5.	Elegibilidad para aplicar el proceso	C8-2
6.	Tipos de acciones correctivas ante la identificación de una deficiencia.....	C8-3
7.	Criterios de validación de las medidas correctivas	C8-4
8.	Proceso de toma de decisiones	C8-4

APÉNDICES

Apéndice 1-1	Formulario de enmienda del MGPEL	AP1-1-1
Apéndice 2-1	Formulario de control de documentos de biblioteca técnica virtual.....	AP2-1-1
Apéndice 2-2	Organigrama de la Unidad PEL	AP2-2-1
Apéndice 3-1	Instructivo para la preparación de preguntas de exámenes teóricos	AP3-1-1
Apéndice 5-1	Procedimiento para el emisión de licencias y habilitaciones	AP5-1-1
Apéndice 5-2	Procedimiento para conversión de una licencia extranjera	AP5-2-1
Apéndice 5-3	Procedimiento para la convalidación de una licencia extranjera.....	AP5-3-1
Apéndice 5-4	Texto del Acuerdo de Cooperación Técnica Multinacional para la convalidación automática de licencias al personal aeronáutico entre las Autoridades de Aviación Civil de los Estados participantes en el Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP).....	AP5-4-1
Apéndice 5-5	Procedimiento de implementación del Acuerdo de Cooperación Técnica Multinacional para la convalidación automática de licencias	AP5-5-1
Apéndice 5-6	Lista de verificación para la convalidación automática de licencia	AP5-6-1
Apéndice 5-7	Modelo de convalidación automática de licencias.....	AP-5-7-1
Apéndice 5-8	Procedimiento para el otorgamiento de licencias al personal de las Fuerzas Armadas y Policiales	AP5-8-1
Apéndice 5-9	Procedimiento para el restablecimiento de licencias.....	AP5-9-1
Apéndice 6-1	Programa de vigilancia de la Unidad PEL	AP6-1-1
Apéndice 7-1	Infografía del procedimiento de exención	AP7-1-1
Apéndice 8-1	Modelo de carta de orientación	AP8-1-1
Apéndice 8-2	Modelo de carta de solicitud de corrección	AP8-2-1
Apéndice 8-3	Modelo de carta de advertencia	AP8-3-1
Apéndice 8-4	Modelo de carta de rechazo de acción correctiva	AP8-4-1
Apéndice 8-5	Guía para conducir la investigación de una contravención a la Reglamentación	AP8-4-1

ANTECEDENTES

1. Finalidad

1.1 El presente manual contiene los alcances para la gestión de la Unidad de licencias al personal aeronáutico (Unidad PEL). Asimismo, este manual constituye una herramienta eficaz dentro de la estrategia de armonización y/o adopción de los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos (LAR), para llevar a cabo las convalidaciones automáticas de licencias emitidas en base a los citados reglamentos.

1.2 El objetivo de este manual es atender las orientaciones correspondientes a las preguntas del protocolo del CMA del USOAP que corresponden a licencias al personal, en lo que se refiere a los elementos críticos del sistema de seguridad operacional CE-2 y CE-5.

1.3 Este manual se complementa con otros aspectos que tiene a su cargo la Unidad PEL, como es el manual para la certificación y vigilancia de centros de instrucción y de entrenamiento de aeronáutica civil, así como el manual para la certificación, autorización y vigilancia de los centros médicos aeronáuticos examinadores (CMAE) y médicos examinadores aeronáuticos (AME).

1.4 Cabe señalar que este documento deberá actualizarse en la medida que se presenten modificaciones en su contenido, en reglamentos establecidos, en la estructura orgánica de la unidad, o en algún otro aspecto que influya en la operatividad del mismo.

2. Contenido

2.1 El manual está estructurado en capítulos, secciones, párrafos, numerales y apéndices que permiten la inclusión de los diversos elementos que se refieren al ámbito de las actividades desarrolladas por la Unidad PEL de la DGAC.

2.2 Los capítulos están organizados en forma secuencial en los cuales se proporciona orientación y guía en cuanto a los aspectos de organización, las evaluaciones teóricas y prácticas a desarrollar para el otorgamiento de licencias y habilitaciones, el sistema de evaluación de competencia lingüística, la gestión de los diversos procesos de licencias, la vigilancia, el otorgamiento de exenciones y la resolución de problemas de seguridad operacional.

2.3 Estos capítulos se complementan con apéndices en los cuales se insertan procedimientos, instructivos, listas de verificación y modelos de documentos a ser considerados por el personal de la Unidad PEL.

2.4 Un tema importante en este manual, es la incorporación del procedimiento, lista de verificación y modelo para la implementación de la convalidación automática de licencias, conforme al Acuerdo de Cooperación Técnica Multinacional suscrito para tal fin por 6 Estados del SRVSOP, lo cual generará ventajas para la industria aeronáutica.

3. Preparación de los textos

El contenido del manual fue diseñado aplicando el principio de lenguaje claro, para permitir la comprensión adecuada de la información.

4. Referencias

En el desarrollo de este manual se utilizaron como material guía los siguientes documentos:

- Anexo 1 sobre licencias al personal.
- Doc. 9379 - Manual de procedimientos para el establecimiento y gestión de un sistema estatal de licencias al personal.
- Doc. 9734 - Manual de vigilancia de la seguridad operacional, Parte A, Capítulo 3.
- Documento 9859 - Manual de gestión de la seguridad operacional (SMM).
- Documento 9835 - Manual para la implementación de los requerimientos de competencia lingüística en idioma inglés de la OACI.
- Reglamentos Aeronáuticos Bolivianos (RAB) 61, 63, 65 y 67.
- Preguntas del protocolo del CMA del USOAP – Otorgamiento de licencias al personal e instrucción – PEL.

5. Condición de los textos de orientación

El presente manual es considerado como un texto de orientación, que permite al Estado Plurinacional de Bolivia contar con un documento base para llevar a cabo los principales procesos de una Unidad PEL y cumplir con los elementos críticos de seguridad operacional que les compete.

6. Enmiendas

6.1 Las enmiendas constituyen oportunidades de mejora y un mecanismo importante para mantener actualizado el presente manual, teniendo en cuenta la actualización de las normas y métodos recomendados (SARPs) del Anexo 1 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional y de los documentos asociados por parte de la OACI, las enmiendas de los RAB, la optimización de procedimientos y la evolución de las herramientas tecnológicas que soportan cada día de forma más eficientes las actividades en la DGAC.

CAPÍTULO 1 GENERALIDADES

Índice	Páginas
1. Objetivo	C1-1
2. Alcance.....	C1-1
3. Distribución	C1-1
4. Cancelación de revisiones	C1-1
5. Definiciones y abreviaturas	C1-1
6. Enmiendas	C1-3
7. Estructura y formato.....	C1-3
8. Actualización	C1-5
9. Sistema de control de revisiones	C1-5
10. Inserción de una revisión	C1-6
11. Cancelación de las enmiendas y ediciones	C1-6

1. Objetivo

Este capítulo suministra la información referente a las generalidades del manual, en cuanto a su estructura, formato, contenido y disponibilidad. Además, incluye los criterios establecidos para su actualización y el procedimiento para insertar sus revisiones.

2. Alcance

2.1 El manual constituye una guía para el Estado Plurinacional de Bolivia y establece los procedimientos de todas las funciones que desempeña la Unidad de licencias al personal (Unidad PEL), de acuerdo a su tamaño, alcance y responsabilidades, conforme al número de licencias que emite y mantiene vigentes, así como al ámbito de control que le ha sido asignado.

3. Distribución

El manual se distribuye en la biblioteca de la Unidad PEL y, además, está disponible para consulta de los interesados a través de la página web del DGAC, www.dgac.gob.bo.

4. Cancelación de revisiones

A partir de la publicación de una revisión (enmienda o nueva edición), se considera en automático implementada su aplicación manual y, por consiguiente, la anterior se cancela automáticamente.

5. Definiciones y abreviaturas

5.1 Para los propósitos de este manual, son de aplicación las siguientes definiciones y abreviaturas:

5.1.1 Definiciones:

- a) **Centro de entrenamiento de aeronáutica civil.** Se refiere a las organizaciones de instrucción certificadas y supervisadas por la DGAC de acuerdo al RAB 142, para llevar a cabo la instrucción y entrenamiento de la tripulación de vuelo.
- b) **Centro de instrucción de aeronáutica civil.** Se refiere a las organizaciones de instrucción

certificadas y supervisadas por la DGAC de acuerdo al RAB 141 y LAR 147, para la formación de tripulantes de vuelo, tripulantes de cabina, despachadores de vuelo y mecánicos de mantenimiento de aeronaves.

- c) **Centros médicos aeronáuticos examinadores.**- Unidad de medicina pública o privada dedicada al proceso de evaluación médica aeronáutica.
- d) **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.
- e) **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.
- f) **Competencia.** La combinación de pericias, conocimientos y actitudes que se requiere para desempeñar una tarea ajustándose a la norma prescrita.
- g) **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.
- h) **Licencia.** Documento oficial otorgado por la AAC, que indica la especialidad aeronáutica del titular y las restricciones en caso de haberlas, y le otorga la facultad para desempeñar las funciones propias de las habilitaciones expresamente consignadas en ella.
- i) **Procedimiento.** Forma específica para llevar a cabo una actividad o un proceso.
- j) **Proceso.** Conjunto de actividades mutuamente relacionadas o que interactúan, las cuales transforman elementos de entrada en resultados.
- k) **Registro.** Documento que presenta resultados obtenidos o proporciona evidencia de actividades desempeñadas.

5.1.2 Abreviaturas

- a) **AAC.** Autoridad de Aviación Civil.
- b) **AME.** Médico examinador aeronáutico.
- c) **CIAC.** Centro de instrucción de aeronáutica civil.
- d) **CEAC.** Centro de entrenamiento de aeronáutica civil.
- e) **CMAE.** Centro médico aeronáutico examinador.
- f) **DGAC.** Dirección General de Aeronáutica Civil.
- g) **LAR.** Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos
- h) **MGPEL.** Manual para la gestión de la Unidad PEL
- i) **OACI.** Organización de Aviación Civil Internacional.
- j) **OJT.** Instrucción práctica en el puesto de trabajo.
- k) **PEL.** Licencias al personal.
- l) **SARPs.** Normas y métodos recomendados.
- m) **SRVSOP.** Sistema Regional de Cooperación para la vigilancia de la seguridad operacional.
- n) **USOAP.** Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional.

6. Enmiendas

6.1 Cualquier enmienda al presente manual puede ser generada por resultado de una reunión de los grupos de trabajo de la Unidad PEL, siendo aprobado previamente el desarrollo de esta enmienda en el programa de actividades anual por Unidad de Licencias de la DGAC.

6.2 Todos los cambios que una organización o persona requiera proponer a este manual deben ser presentados a través de la DGAC, mediante el Formulario F-1-MGPEL incluido en el Apéndice A de este manual.

6.3 La propuesta de enmienda al manual de certificación, inicialmente será revisado por la Unidad de Licencias al Personal, luego será remitida a Estándares de Vuelo (EDV). Una vez concluido el análisis y evaluación de la enmienda propuesta, efectuada por el EDV y el Responsable Designado PEL, el EDV remitirá a la MAE para su aprobación.

6.4 Aprobación del presente manual: Toda enmienda o edición del manual de certificación será aprobada por la MAE, a través de una Resolución Administrativa.

7. Estructura y formato

7.1 La estructura del manual está clasificada en capítulos, secciones, párrafos y apéndices.

7.2 Capítulos.- Este manual consta de ocho (8) capítulos que están estructurados de acuerdo al tema que se trata en cada sección y sirven para proporcionar al personal de la Unidad PEL la información necesaria y ordenada en una secuencia lógica:

7.2.1 Capítulo 1 – Generalidades.- Este capítulo contiene 11 secciones, que se refieren al objetivo y alcance del manual, distribución, cancelación de las revisiones, definiciones y abreviaturas utilizadas, enmiendas, estructura y formato, actualización, sistema de control de revisiones, inserción de una revisión y cancelación de las enmiendas y ediciones.

7.2.2 Capítulo 2 – Organización de la Unidad PEL.- En este capítulo que contiene 17 secciones, se ofrece orientación respecto a la organización que debiera tener toda Unidad PEL, considerando el SSP y los elementos críticos de la seguridad operacional, los reglamentos en los que se basa su labor, la notificación de diferencias de los Anexos de la OACI, el sistema de enmiendas de los reglamentos, el organigrama, sus funciones principales, perfil y atribuciones del personal, sistema de definición y control de competencias, credenciales, comunicación con el cliente, infraestructura y equipos, control de registros y biblioteca.

7.2.3 Capítulo 3 – Evaluaciones teóricas y prácticas.- En este capítulo que consta de 4 secciones, se presenta orientación respecto al diseño, desarrollo, administración y ejecución de los bancos de preguntas de evaluaciones teóricas, así como de las pruebas de vuelo y otras evaluaciones de pericia. Asimismo, se establecen los requisitos mínimos para el inspector gubernamental de licencias y los examinadores designados de pruebas de vuelo y chequeos prácticos.

7.2.4 Capítulo 4 – Evaluaciones de competencia lingüística.- Este capítulo contiene 3 secciones que brindan una guía respecto a todos los elementos que deben tomarse en cuenta para las realización de las evaluaciones de competencia lingüística, en lo que se refiere a los requisitos, criterios de demostración, así como diseño y desarrollo.

7.2.5 Capítulo 5 – Gestión de procesos de la Unidad PEL.- En este capítulo que consta de 12 secciones se brinda orientación respecto a la identificación y estructura de procedimientos a emplear, diferencias entre otorgamiento, conversión y convalidación de licencias, orientaciones para realizar los procedimientos de conversión, convalidación y convalidación automática de licencias, procedimientos para conversión, comunicación con los Estados respecto a las licencias, métodos alternos de certificación consular, a política de no proliferación de licencias, otorgamiento de licencias al personal militar y policial, restablecimiento de atribuciones de licencias y habilitaciones y procedimientos de apelación.

7.2.6 Capítulo 6 – Vigilancia.- En este capítulo que consta de 8 secciones, se brinda orientación respecto a la vigilancia del personal aeronáutico, la vigilancia de centros de instrucción y de entrenamiento de aeronáutica civil, vigilancia de centros de evaluación de competencia lingüística, de médicos aeronáuticos examinadores, de examinadores designados, reuniones de estandarización para examinadores, evaluaciones de observación para los inspectores de la AAC, así como procedimientos para la detección y adopción de medidas frente a desempeño no conforme en la administración de las pruebas asignadas.

7.2.7 Capítulo 7 – Procedimiento de exenciones.- Este capítulo que consta de 6 secciones, se brinda orientación respecto al objetivo, generalidades, política, instrucciones y procedimiento para la evaluación de exenciones, así como los criterios para la realización de la evaluación de riesgos.

7.2.8 Capítulo 8 – Resolución de problemas de seguridad operacional.- En este capítulo que tiene 8 secciones, se brinda orientación respecto a las acciones a tomar cuando producto de la vigilancia se identifican deficiencias en el cumplimiento de los RAB PEL por parte de los titulares de licencias y/o proveedores de servicios en donde ejercen sus atribuciones. En ese sentido, las secciones comprenden el objetivo, definiciones, cumplimiento vs. incumplimiento, proceso de toma de decisiones, elegibilidad para aplicar el proceso, tipo de acciones correctivas, criterios de validación de medidas correctivas y proceso de toma de decisiones.

7.3 Párrafos.- Los párrafos corresponden al texto que comprende cada sección, en cuanto a su numeración se deberá observar las siguientes características:

- a) Los párrafos se numeran en forma consecutiva;
- b) la estructura de la numeración es la utilizada en los documentos y manuales de OACI;
- c) cuando el título contiene un solo párrafo, se numera sólo el título;
- d) cuando el título contiene más párrafos, se debe enumerar cada párrafo como un título de nivel inferior; y
- e) la importancia jerárquica está determinada con sangrías cuando se utilizan letras, y números para listas, o según el caso, se usan viñetas.

7.4 Notas.- Las notas se incluyen directamente donde son aplicables, en letras cursivas y formato Arial, Tamaño 8.

7.5 Apéndices.- Los Apéndices contienen los procedimientos con flujogramas, instructivos, formularios, listas de verificación, así como modelos de organigramas y documentos, para una mejor orientación y aplicación en los procesos de licencias al personal.

7.6 Numeración de figuras.- La numeración de figuras le posibilita a los usuarios de este manual, determinar el capítulo al cual la misma se refiere. Por ejemplo, la Figura 8-3 se interpreta como la tercera del Capítulo 8 del manual.

Figura 1 – 1

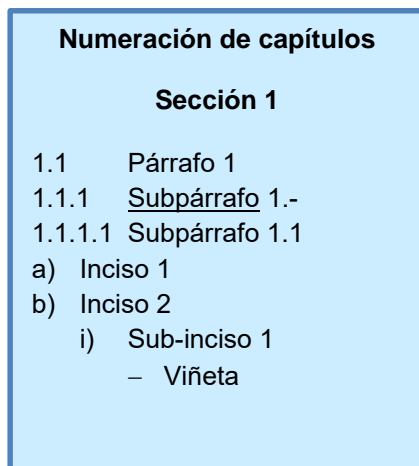
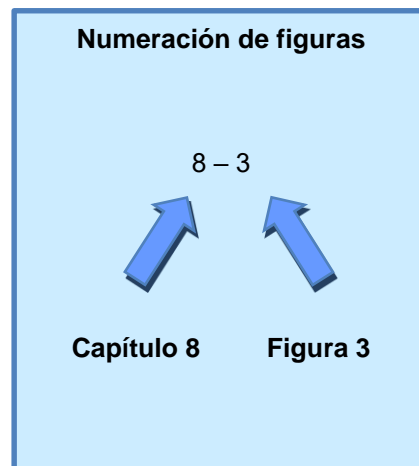


Figura 1 – 2



7.7 Páginas intencionalmente dejadas en blanco.- En los capítulos con una cantidad impar de páginas, se inserta el texto: “Página intencionalmente dejada en blanco”, en la última página par.

7.8 Paginación de capítulos.- La paginación de cada capítulo está diseñada para facilitar la inserción de revisiones, reemplazo de páginas perdidas, o colocadas erróneamente, así como para que el inspector de la DGAC se oriente dentro del manual.

7.9 Todas las páginas llevan un encabezado (ver el encabezado de esta página), que incluye:

- a) La frase “Manual de gestión y procedimientos de la Unidad de licencias al personal” en el margen superior interno;
- b) el capítulo en el margen superior externo;
- c) la edición o enmienda en el margen inferior externo;
- d) la fecha de la edición o enmienda en el margen inferior interno; y
- e) la identificación y el número de página en el margen inferior central.

8. Actualización

8.1 La actualización de este manual está a cargo de la Unidad PEL, debiendo realizarse mediante un proceso de revisión para asegurar que la información contenida en el mismo sea la adecuada y vigente. Cualquier comentario acerca del contenido, ya sea para enumerar deficiencias o sugerir mejoras, debe realizarse mediante la utilización del Formulario F-1-MGPEL, incluido en el Apéndice A de este manual.

8.2 Si algún tema requiere información o aclaración inmediata, este aspecto debe ser comunicado a la Unidad PEL al correo electrónico: pel@dgac.gob.bo. Cualquier comentario constituye un elemento importante para el éxito del presente manual.

8.3 El texto de la propuesta de enmienda (PDE) se presentara de modo que el texto que ha de suprimirse aparece tachado y el texto nuevo se destaca con sombreado, como se ilustra a continuación:

a. **Texto que ha de suprimirse:**

~~El texto que ha de suprimirse aparece tachado~~

b. **Nuevo texto que ha de insertarse:**

El nuevo texto que ha de insertarse se destaca con sombreado

c. **Nuevo texto que ha de sustituir al actual:**

~~El texto que ha de suprimirse aparece tachado~~ y a continuación aparece el nuevo texto que se destaca con sombreado

9. Sistema de control de revisiones

9.1 El control de revisiones del manual tiene dos componentes: ediciones y enmiendas.

9.2 Las ediciones son los cambios al manual cuando existe un gran número de enmiendas o cuando es necesario revisar y actualizar el manual después de que éste ha sido aprobado y publicado.

9.3 El control de revisiones del manual tiene dos componentes: ediciones y enmiendas.

9.4 Las ediciones son los cambios al manual cuando existe un gran número de enmiendas o cuando es necesario revisar y actualizar el manual después de que éste ha sido aprobado y publicado. Las ediciones deben ser aprobadas bajo la responsabilidad de la Unidad PEL.

9.5 Las enmiendas son cambios a las ediciones y también deben ser aprobadas bajo la responsabilidad de la Unidad PEL.

9.6 Las ediciones deben ser numeradas de manera consecutiva iniciándose con la Primera edición.

9.7 Las enmiendas deben ser numeradas consecutivamente con la Enmienda 1, Enmienda 2, 3, etc.

10. Inserción de una revisión

Los siguientes documentos incluidos en cada enmienda, permiten la realización de esta tarea:

- a) Hoja de cubierta de la enmienda.- La hoja de cubierta de la enmienda traerá el número de la enmienda a ser insertada, el título del manual y la edición actual del mismo.
- b) Registros de enmiendas.- El registro de enmiendas es un documento que trae el manual desde su Primera edición, en el cual se realizará las anotaciones correspondientes respecto a las enmiendas que se van publicando. El encabezado de la tabla de registros de enmiendas llevará los siguientes títulos: En la primera columna, el número de enmienda, en la segunda columna, la fecha de aprobación, en la tercera columna, la fecha de aplicación y en la última columna, se colocará aprobado por. Cuando se publique una nueva edición la tabla traerá impreso los números de enmiendas incorporadas hasta esa edición.
- c) Índice general.- Cada vez que exista una nueva enmienda o edición se adjuntará un nuevo índice general del manual, el cual incorporará todos los cambios que contiene la enmienda o edición. En el margen inferior externo del índice se insertará el número de la edición y en el margen inferior interno se insertará la fecha de aplicación de la edición o la fecha de aplicación y el número de la enmienda en caso de existir una nueva enmienda.

11. Cancelación de las enmiendas y ediciones

Con la publicación de una nueva edición, se incorporará todas las enmiendas anteriores adoptadas hasta esa fecha y se reemplazará todas las ediciones anteriores del manual. Por consiguiente, las ediciones anteriores deben ser identificadas como obsoletas.

CAPÍTULO 2 ORGANIZACIÓN DE LA UNIDAD PEL

Índice	Páginas
1. Generalidades	C2-1
2. SSP y elementos críticos de un sistema de vigilancia de la seguridad operacional aplicados a licencias.....	C2-1
3. Sistema regulador de licencias al personal.....	C2-7
4. Organización y contenido de los reglamentos de los Estados	C2-7
5. Reglamentos, manuales, órdenes, directivas y/o circulares de orientación	C2-8
6. Notificación de diferencias de los Anexo 1 y 19 con la normativa local	C2-8
7. Sistema de enmiendas a los reglamentos RAB PEL	C2-10
8. Organigrama de la Unidad PEL	C2-11
9. Funciones principales de la Unidad PEL	C2-11
10. Perfil y atribuciones del personal de la Unidad PEL	C2-15
11. Cálculo de personal y del índice de rotación	C2-15
12. Sistema de definición y control de competencias del personal	C2-16
13. Credenciales.....	C2-17
14. Comunicación con el cliente.....	C2-18
15. Infraestructura y equipos.....	C2-18
16. Control de registros	C2-18
17. Biblioteca y documentación de referencia	C2-21

1. Generalidades

1.1 La persona responsable de la Dirección General de Aeronáutica Civil se le denominara Director Ejecutivo, quien tiene la atribución de expedir, renovar o convalidar licencias al personal aeronáutico.

1.2 Las DGAC denomina a esta oficina como Unidad de Licencias al Personal, (PEL) dependiente de la Dirección de Seguridad Operacional (DSO).

1.3 La Unidad de Licencias al Personal tiene el propósito de desempeñar las funciones y aspectos administrativos que corresponden a los procesos de otorgamiento de licencias y habilitaciones, la convalidación de licencias, la expedición y renovación de certificados médicos aeronáuticos, la certificación de los centros médicos aeronáuticos examinadores y la autorización de examinadores médicos aeronáuticos y la certificación de Centros de Instrucción y Entrenamiento entre sus principales funciones.

1.4 La política de la Unidad PEL está orientada al cumplimiento de los requisitos reglamentarios (RAB) 60, 61, 63, 65, 67, 141, 142 y 147, los cuales están basados en las normas y métodos recomendados del Anexo 1 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, que reglamentan el otorgamiento de licencias del personal aeronáutico, para lo cual establecerá los procedimientos enfocados a la mejora continua de su desempeño y simultáneamente obtener un alto índice de satisfacción de sus clientes.

Nota.- El SSP es un documento independiente de alto nivel que emite el Estado, el mismo que es transversal a todas las áreas de la organización, entre ellas la Unidad de Licencias, que abarca las políticas, procedimientos y actividades para cumplir cada uno de los componentes y elementos del SSP conforme al Anexo 19 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

2. SSP y elementos críticos de un sistema de vigilancia de la seguridad operacional aplicados a licencias

2.1 El programa estatal de seguridad operacional se define en el Anexo 19, como el conjunto integrado de reglamentos y actividades destinado a mejorar la seguridad operacional del Estado.

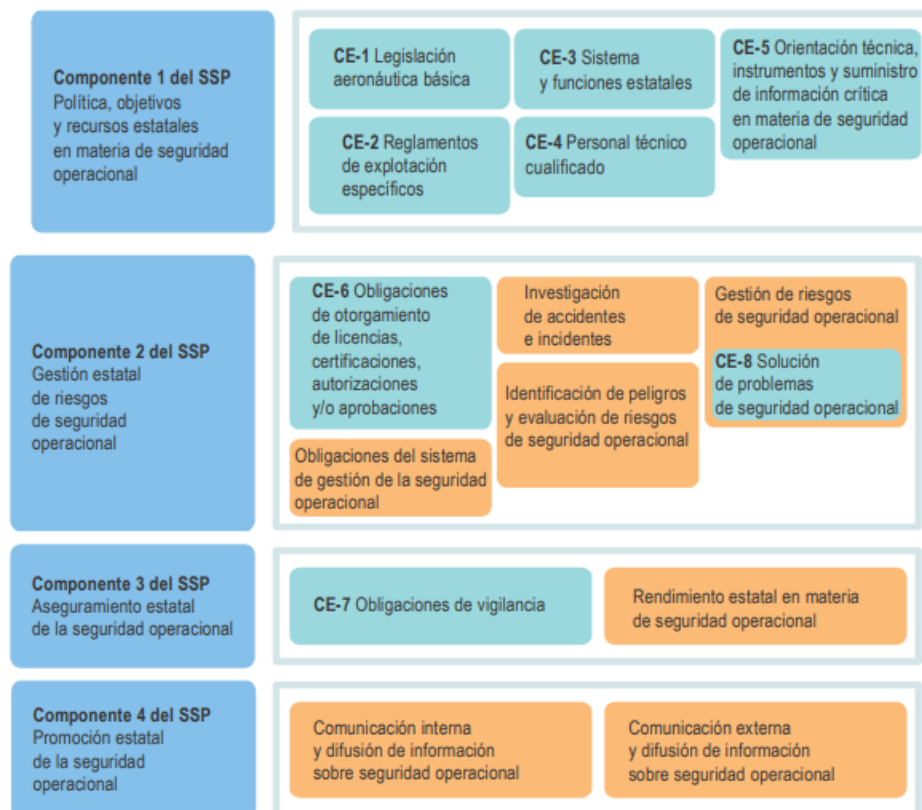
2.2 Los elementos críticos (CE) del sistema de vigilancia de la seguridad operacional descritos en el Doc. 9734, Parte A, constituyen la base de la Segunda edición del Anexo 19, el cual está dirigido a:

- a) Asegurar que el Estado cuenta con un marco legislativo eficaz para apoyar reglamentos de operación específicos;
- b) asegurar la coordinación de la gestión de riesgos de la seguridad operacional (SRM), el aseguramiento de la seguridad operacional y la sinergia entre las autoridades aeronáuticas estatales pertinentes;
- c) apoyar la implementación efectiva y la interacción apropiada con los SMS de los proveedores de servicios;
- d) facilitar la observación y la medición del rendimiento en materia de seguridad operacional de la industria aeronáutica del Estado; y
- e) mantener o mejorar continuamente el rendimiento general del Estado en materia de seguridad operacional.

2.3 En tal sentido, el sistema de vigilancia de la seguridad operacional y el SSP están estrechamente relacionados en cuanto a los objetivos de seguridad operacional que cada uno de ellos procura alcanzar. Ambos abordan las funciones y responsabilidades del Estado, el primero principalmente con respecto a la vigilancia de la seguridad operacional y el segundo con respecto a la gestión de la seguridad operacional y al rendimiento en materia de seguridad operacional.

2.4 Con el propósito de ubicarnos en el marco del SSP y la forma como se relacionan los elementos críticos de la vigilancia de la seguridad operacional con los componentes y elementos del SSP del Estado, en la Figura 2-1 se detalla lo que debe considerar la Unidad PEL en el desarrollo de su gestión, para cumplir con la implementación de los elementos críticos que forman parte de los componentes del SSP del Estado y la importancia de sus responsabilidades.

Figura 2-1: Programa estatal de seguridad operacional (SSP)



Fuente: OACI, Doc. 9859 - Manual de gestión de seguridad operacional, Cuarta edición, julio 2018, página 8-2.

2.5 A continuación, se describen de forma general los procedimientos y actividades que debería cumplir la Unidad PEL, para garantizar el cumplimiento efectivo (IE) de cada uno de los elementos críticos del sistema de vigilancia de la seguridad operacional, que están descritos en el *Documento 9734 – Manual de vigilancia de la seguridad operacional*:

- a) **CE-1. Legislación aeronáutica básica.** Conjunto de leyes aeronáuticas completas y efectivas que concuerden con las condiciones y la complejidad de la actividad aeronáutica del Estado y cumpla con los requisitos del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

En este caso, se refiere a la Ley de Aeronáutica Civil u otros documentos del más alto nivel jerárquico emitido por el Estado, para crear la dependencia que ejercerá la autoridad de aviación civil, asignando dentro de sus diversas funciones el otorgamiento de licencias y emisión de certificaciones médicas del personal aeronáutico, así como la facultad de certificar o autorizar centros de instrucción y entrenamiento de aeronáutica civil para la formación de este personal, que le permita cumplir a cabalidad con los estándares internacionales establecidos por la OACI para garantizar una aviación segura y eficiente.

- b) **CE-2. Reglamentos de explotación específicos.** Conjunto de reglamentos adecuados para abordar, como mínimo, los requisitos necesarios que dimanen de la legislación aeronáutica básica y considerar los procedimientos operacionales, equipo e infraestructuras normalizadas (comprendidos los sistemas de gestión de la seguridad operacional y de instrucción), de conformidad con las normas y métodos recomendados (SARPs) de los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

Nota.- El término “reglamentos” se utiliza en forma genérica para incluir, sin carácter exclusivo, instrucciones, reglas, decretos, directivas, conjuntos de leyes, requisitos, políticas y disposiciones.

Dentro de las obligaciones que se refieren al cumplimiento del CE-2, se encuentran:

- i) Elaborar y promulgar por parte del Estado los reglamentos sobre otorgamiento de licencias al personal, convalidación y conversión de licencias extranjeras, evaluación médica y certificación de centros de instrucción y de entrenamiento de aeronáutica civil, así como la calificación de dispositivos de instrucción para la simulación de vuelo, que le permitan cumplir con las disposiciones del Anexo 1. Cabe destacar que dichos reglamentos dentro de los Estados del SRVSOP se refieren a los reglamentos nacionales armonizados o adoptados con los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos denominados RAB PEL.
- ii) Asegurar que la DGAC y la Unidad PEL han emitido disposiciones para el cumplimiento de órdenes, directivas e instrucciones para apoyar todas las actividades requeridas en los reglamentos antes mencionados.
- iii) Elaborar procedimientos para enmendar los reglamentos, en base a las enmiendas realizadas por la OACI al Anexo 1 y Anexo 19 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, con la respectiva notificación de cumplimiento y diferencias en forma electrónica a través del Electronic Filling of Differences (EFOD) System de la OACI, así como la notificación de armonización y diferencias al SRVSOP en el sistema virtual creado para tal fin: <https://lar.srvsop.org/public/login>
- iv) Establecer medios que estén siempre disponibles para el fácil acceso del cliente a los reglamentos, directivas, órdenes, circulares de asesoramiento y publicaciones de la Unidad PEL, como por ejemplo el portal web de la DGAC.
- v) Implementar los procedimientos de otorgamiento de exenciones en el área de licencias al personal.
- c) **CE-3. Sistema estatal de aviación civil y funciones de vigilancia de la seguridad operacional.** La creación de una Autoridad de Aviación Civil (AAC), o de otras autoridades o entidades gubernamentales pertinentes, que esté encabezada por un funcionario ejecutivo principal, y que cuente con el apoyo de personal técnico y no técnico especializado, y con recursos financieros adecuados. La autoridad estatal debe haber establecido funciones reglamentarias y objetivos de seguridad operacional, al igual que políticas al respecto.

Nota.- El término "sistema estatal de aviación civil" se utiliza en términos generales para incluir a todas las autoridades con responsabilidad en materia de vigilancia de la seguridad operacional en el ámbito de la aviación que el Estado pueda establecer como entidad aparte, por ejemplo: AAC, autoridades aeroportuarias, autoridades encargadas de servicios de tránsito aéreo, autoridades encargadas de investigación de accidentes y autoridades meteorológicas.

Dentro de las obligaciones que se refieren al cumplimiento del CE-3, se encuentran:

- i) Establecer una estructura orgánica para el otorgamiento de licencias al personal donde refleje claramente las líneas de responsabilidades y las funciones de la Unidad PEL, descripciones de los perfiles y atribuciones del personal de licencias. Cabe destacar, que el número de personal debe estar acorde con las funciones y tareas a realizar.
 - ii) Establecer mediante los mecanismos legales pertinentes, la delegación de poderes por parte del Director de la DGAC al personal responsable de la Unidad PEL para el otorgamiento, renovación y convalidación de licencias, habilitaciones o de cualquier otro certificado, así como la expedición y renovación de certificados médicos aeronáuticos.
 - iii) Establecer un sistema para la designación de los médicos examinadores aeronáuticos, examinadores de pruebas de pericia en vuelo, pruebas prácticas y asegurarse que reciban la orientación sobre ética y conducta personal que le permita evitar conflictos de intereses.
 - iv) Contar con un médico evaluador que tenga a su cargo la evaluación de los informes médicos que presentan los médicos aeronáuticos examinadores.
- d) **CE-4. Cualificación e instrucción del personal técnico.** El establecimiento de requisitos mínimos de conocimiento y experiencia del personal técnico que desempeña las funciones de vigilancia de la seguridad operacional y el suministro de la instrucción apropiada para mantener y mejorar su competencia al nivel deseado.

Dentro de las obligaciones que se refieren al cumplimiento del CE-4, se encuentran:

- i) Establecer las cualificaciones y experiencia mínima para el personal encargado del otorgamiento de licencias al personal, así como elaborar un programa formal de instrucción en el que se describa el tipo de instrucción que debe administrarse a dicho personal, que incluya la instrucción inicial, instrucción práctica en el puesto de trabajo (OJT), instrucción periódica y especializada, que contenga las horas lectivas, asegurando el nivel requerido de conocimientos, habilidades, competencia y cualificaciones.
 - ii) Cuando las responsabilidades de las evaluaciones de pericia de vuelo y prácticas son realizadas por inspectores que pertenecen a otras áreas de la DGAC, como operaciones, aeronavegabilidad y navegación aérea, dentro del programa de instrucción de dichas áreas deberá incluirse la instrucción sobre los reglamentos PEL, así como de los procedimientos y aplicación de los mismos a través del OJT correspondiente.
 - iii) La DGAC debe poseer un registro de cada funcionario de la Unidad PEL que contenga la evidencia de sus cualificaciones de acuerdo al perfil del puesto que ejerce, incluyendo la instrucción inicial e instrucción periódica en la especialidad de licencias, así como un sistema que incluya instrucciones o requisitos para la creación y mantenimiento de los registros de instrucción de su personal.
- e) **CE-5. Orientación técnica, medios y suministro de información crítica en materia de seguridad operacional.** El suministro de orientación técnica (procesos y procedimientos), medios (instalaciones y equipo) e información crítica en materia de seguridad operacional, en la medida que corresponda, para que el personal técnico pueda desempeñar sus funciones de vigilancia de la seguridad operacional según los requisitos establecidos y de forma normalizada. Además, esto incluye el suministro de orientación técnica a la industria de la aviación por la autoridad encargada de la vigilancia, en relación con la aplicación de los reglamentos e instrucciones aplicables.

Dentro de las obligaciones que se refieren al cumplimiento del CE-5, se encuentran:

- i) Contar con procedimientos publicados en la intranet u otro medio elegido, con suficiente detalle para el desarrollo de sus actividades.

- ii) Contar como mínimo con teléfonos, computadoras, internet e intranet, de acuerdo al número de personas que laboren, fácil acceso a la documentación pertinente de la OACI y a otras publicaciones técnicas.
 - iii) Dotar a esta área con una infraestructura óptima.
 - iv) Brindar orientaciones a la industria en general y al personal aeronáutico a través de circulares de asesoramiento, folletos de orientación u otras modalidades establecidas por el Estado, respecto al cumplimiento de requisitos establecidos en los reglamentos o sobre trámites a efectuar.
- f) **CE-6. Obligaciones en cuanto a otorgamiento de licencias, certificaciones, autorizaciones y aprobaciones.** La implantación de procesos y procedimientos para asegurar que el personal y los organismos que participan en las actividades aeronáuticas cumplan los requisitos establecidos antes de que se les permita ejercer los privilegios de una licencia, certificado, autorización o aprobación para desempeñar las actividades aeronáuticas pertinentes.

Dentro de las obligaciones que se refieren al cumplimiento del CE-6, se encuentran:

- i) Establecer un sistema para otorgar o convalidar las licencias y renovar las habilitaciones al personal; así como un sistema para expedir licencias y habilitaciones civiles al personal de aviación militar y para concederles dispensas conforme a lo establecido en los RAB 61, 63 y 65.
- ii) En los casos de convalidación y conversión de licencias extranjeras, consultar de manera sistemática con el Estado otorgador, para confirmar la validez de las licencias y cerciorarse que la licencia original cumple plenamente con lo dispuesto en el RAB y los SARP de la OACI.
- iii) Asegurar la evaluación de los informes médicos presentados por los médicos examinadores designados, mediante sus médicos evaluadores, lo cual debe estar establecido en el manual de procedimientos.
- iv) Implantar un sistema adecuado para las evaluaciones teóricas que comprenda la elaboración, realización y corrección de las evaluaciones tanto escritas como orales para el otorgamiento de licencias y habilitaciones, fijando el lugar, fecha y hora para la aplicación de la misma según lo establecido en los RAB 60, 61, 63 y 65.
- v) Implementar un sistema adecuado para la certificación (aprobación) de los centros de instrucción y de entrenamiento de aeronáutica civil, que cumpla con los requisitos señalados en los RAB 141, 142 y 147, según corresponda.

Nota.- Para una mejor orientación en este aspecto, consultar el Manual para la certificación y vigilancia de centros de instrucción y de entrenamiento de aeronáutica civil (MCIE), disponible en www.dgac.gob.bo

- g) **CE-7. Obligaciones de vigilancia.** La implantación de procesos, como inspecciones y auditorías, que permiten asegurar que los titulares de licencias, certificados, autorizaciones o aprobaciones aeronáuticas siguen cumpliendo los requisitos establecidos y funcionan al nivel de competencia y seguridad que requiere el Estado para emprender una actividad relacionada con la aviación para la cual se les ha otorgado una licencia, certificado, autorización o aprobación. Esto incluye también, la vigilancia del personal de examinadores designados que desempeñan funciones de vigilancia de la seguridad operacional en nombre de la DGAC.

Dentro de las obligaciones que se refieren al cumplimiento del CE-7, se encuentran:

- i) Asegurar el mantenimiento de la competencia del personal titular de licencias, según lo establecido en los RAB 61, 63 y 65.
- ii) Garantizar un programa eficaz de vigilancia que cubra a los médicos examinadores, a los centros médicos aeronáuticos examinadores, a los examinadores de vuelo, a los centros de instrucción y de entrenamiento de aeronáutica civil, así como para la realización de las pruebas prácticas y en vuelo que garantice la uniformidad y fiabilidad de las pruebas por parte de los examinadores designados, debiendo conservar los registros como mínimo de los últimos tres (3) años para demostrar la frecuencia adecuada de las inspecciones.

- iii) Garantizar las condiciones de confidencialidad de los informes y registros médicos, a través del cumplimiento de un procedimiento establecido por la DGAC.
 - iv) Mantener un expediente personal de cada solicitante y titular de licencia, que contenga toda la correspondencia, las solicitudes, las evaluaciones, los resultados de los exámenes y demás documentación relacionada con el otorgamiento de licencias, especificando por medio de un procedimiento quién tiene acceso a esos registros, cómo se mantiene la confidencialidad y seguridad de los mismos, su historial progresivo y la situación actual de la solicitud. Este expediente puede ser digital.
 - v) Establecer un sistema para cerrar y archivar los registros y los expedientes personales.
- h) **CE-8. Resolución de problemas de seguridad.** La implantación de procesos y procedimientos para resolver las deficiencias detectadas que pueden repercutir en la seguridad operacional, que podrían haber estado en el sistema aeronáutico y que la autoridad encargada de la reglamentación u otras entidades apropiadas han detectado.

Nota.- Aquí se incluiría la capacidad de analizar las deficiencias de seguridad operacional, formular recomendaciones, respaldar la resolución de deficiencias.

Dentro de las obligaciones que se refieren al cumplimiento del CE-8, se encuentran:

- i) Establecer mediante normas y procedimientos las posibles sanciones que se puedan aplicar en diferentes casos al personal aeronáutico, médicos examinadores aeronáuticos, centros médicos aeronáuticos examinadores, examinadores de vuelo, centros de instrucción o de entrenamiento, etc., que incumplan los requisitos señalados en las normas vigentes.
- ii) Aplicar un sistema de respuesta gradual (avisos, sanciones).

Nota.- Para mayor detalle de la aplicación eficaz de los 8 elementos críticos del sistema de vigilancia de la seguridad operacional, revisar las preguntas del protocolo (PQs) del CMA de la USOAP sobre otorgamiento de licencias al personal, el mismo que contiene 103 PQs con sus respectivas orientaciones y CE vinculados, disponible en el siguiente link de OACI:

<https://soa.icao.int/USOAP/CMAUnifyLogin/Index.aspx?ReturnUrl=%2fUSOAP%2fCMAUnifyLogin%2f>

2.1 Como resumen de esta sección, se detalla a continuación el gráfico de los elementos críticos de seguridad operacional, distinguiéndose aquellos elementos que deben ser establecidos y aquellos que deben ser implementados por la Unidad PEL:

Figura 2-2 – Los 8 elementos críticos del sistema estatal de vigilancia de la seguridad operacional



Fuente: OACI. Doc. 9734, Capítulo 3, Pág. 3-1

3. Sistema regulador de licencias al personal

3.1 La OACI promulga requisitos para la aviación civil internacional, tales como las normas y procedimientos recomendados (SARPS), que se publican en los Anexos que son la base de los reglamentos RAB. De este modo, en el conjunto RAB PEL se han desarrollado todos los requisitos de licencias al personal teniendo en consideración el Anexo 1, demás documentos de la OACI y sus enmiendas, así como la armonización con las regulaciones de otros Estados respecto a buenas prácticas en favor de la seguridad operacional garantizando con ello el cumplimiento íntegro de las normas internacionales.

3.2 La responsabilidad de los Estados contratantes que se adhieren al Convenio de Chicago, aceptan ciertas obligaciones y responsabilidades. En la esfera del otorgamiento de licencias al personal, las responsabilidades principales se derivan de los Artículos 32, 33, 37, 38 y 39 del Convenio y pueden resumirse de la siguiente forma:

- a) Obligación de expedir o convalidar la licencia de la tripulación de vuelo operativa de una aeronave en el registro del Estado (Artículo 32);
- b) obligación de reconocer como válidas en su territorio las licencias expedidas o convalidadas por otros Estados contratantes, siempre que se atengan plenamente al Anexo 1 y cuando se utilicen en una aeronave matriculada en el Estado de expedición o convalidación (Artículo 33-1);
- c) compromiso de cumplir en el más alto grado posible las normas, los métodos recomendados y los procedimientos internacionales (Artículo 37);
- d) obligación de notificar a la OACI las diferencias entre las normas de la OACI y sus propios reglamentos y métodos (Artículo 38); y
- e) cuando una licencia no satisfaga íntegramente las normas aplicables de la OACI, la obligación de anotar en ella una enumeración completa de los detalles respecto a los cuales no cumpla las condiciones (Artículo 39).

4. Organización y contenido de los reglamentos de los Estados

4.1 La DGAC tiene la responsabilidad de promulgar reglamentos para el establecimiento de normas y procedimientos para las funciones de licencias al personal.

4.2 La normativa que aplica a la Unidad PEL debe basarse en la normativa internacional de acuerdo al Convenio sobre Aviación Civil Internacional y sus Anexos, los Reglamentos Aeronáuticos Bolivianos (RAB) y demás textos de orientación publicados por la OACI y por el SRVSOP para la emisión de licencias aeronáuticas, de este modo la Unidad PEL desarrolla procedimientos adecuados para el cumplimiento de sus funciones y tareas.

4.3 La organización y la jerarquía normativa del sistema regulador dependen del marco jurídico del Estado Plurinacional de Bolivia, el modelo siguiente lo muestra de manera general:

Figura 2-3 - Sistema regulador de Licencias al Personal



5. Reglamentos, manuales, órdenes, directivas y/o circulares de orientación

5.1 Los Reglamentos Aeronáuticos Bolivianos – Conjunto RAB PEL relacionados con licencias al personal son los siguientes:

- a) RAB 60 - Calificación para dispositivos de instrucción de simulación de vuelo.
- b) RAB 61 - Licencias para pilotos y sus habilitaciones.
- c) RAB 63 - Licencias para miembros de la tripulación excepto pilotos.
- d) RAB 65 - Licencias personal aeronáutico excepto miembros de la tripulación de vuelo.
- e) RAB 67 - Normas para el otorgamiento del certificado médico aeronáutico.
- f) RAB 120 - Prevención y control del consumo indebido de sustancias psicoactivas en el
- g) personal aeronáutico.
- h) RAB 141 - Centros de instrucción de aeronáutica civil.
- i) RAB 142 - Centros de entrenamiento de aeronáutica civil.
- j) RAB 147 - Centros de instrucción de aeronáutica civil para formación de mecánicos de mantenimiento de aeronaves

Nota.- Disponible la versión actualizada en: <https://www.dgac.gob.bo>

5.2 Además de los reglamentos promulgados, la DGAC puede dictar conforme a su estructura reglamentaria instructivos o boletines para apoyar sus actividades de otorgamiento de licencias al personal, que tengan fuerza ejecutiva como es el caso de normas específicas o normas técnicas reglamentarias que se emiten para un asunto específico que se necesita regular, en tanto se procede a realizar los trámites de enmienda de los reglamentos.

5.3 Asimismo, para la implementación de los procedimientos de los reglamentos del Conjunto RAB PEL, se ha publicado los siguientes manuales:

- a) Manual para la certificación y vigilancia de centros de instrucción y de entrenamiento de aeronáutica civil (M-PEL-001).
- b) Manual para la gestión de la Unidad de Licencias al personal (M-PEL-002)
- c) Manual para la evaluación del sistema de gestión de calidad (QMS) en dispositivos de instrucción para simulación de vuelo (FSTD) – (M-PEL-003)
- d) Manual para la certificación, autorización y vigilancia de centros médicos aeronáuticos examinadores y médicos examinadores aeronáuticos /M-AV/MED-001).

Nota.- Disponible versión actualizada en: <https://www.dgac.gob.bo>

5.4 Complementando lo señalado en los párrafos anteriores, la DGAC tiene publicadas diversas circulares de asesoramiento para la industria, con métodos aceptables de cumplimiento (MAC) y material explicativo e informativo (MEI) y el personal aeronáutico, así como para temas específicos (SMS, certificaciones multinacionales, procesos de certificación de CIAC/CEAC, etc.), con la finalidad de guiarlos para el cumplimiento de los requisitos del RAB PEL.

Nota.- Disponible versión actualizada en: <https://www.dgac.gob.bo>

6. Notificación de diferencias de los Anexo 1 y 19 con la normativa local

6.1 Los reglamentos RAB PEL se encuentran actualizados en relación a las enmiendas del Anexo 1 de la OACI, estos son adoptados y/o armonizados de acuerdo a procedimiento DGAC-PRO-018.

6.2 De conformidad con el Artículo 38 del Convenio de Chicago, el Estado Plurinacional de Bolivia se han comprometido a notificar a la OACI cualquier diferencia entre las normas y métodos recomendados

en los Anexos al Convenio con sus propios reglamentos y prácticas, según procedimiento DGAC-PRO-018.

6.3 La información relativa a los Anexos en el sistema EFOD se actualiza a intervalos regulares, en base a enmiendas que han sido previamente consultadas a los Estados y estableciendo posteriormente fechas para la entrada en vigor e implementación.

6.4 Igual proceder, el Estado Plurinacional de Bolivia debe efectuarlo con el SRVSOP procediendo a notificar toda diferencia existente entre sus reglamentos nacionales y el conjunto LAR PEL, de acuerdo a los procedimientos y plazos específicos establecidos, tanto por OACI como por el SRVSOP, para la notificación de diferencias.

Cuadro 2-1 - Sistema de notificación de diferencias

Notificación de diferencias a realizar por los Estados conforme al RAB 11	
OACI	SRVSOP
Respecto a los Anexos 1 y 19 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional	En relación al Conjunto LAR PEL (LAR 60, 61, 63, 65, 67, 120, 141, 142 y 147)

Figura 2-4. Sistema de notificación de diferencias



Cuadro 2-2. Explicación de categorías de notificación

Calificación	Descripción
Sin diferencias	Se trata de la categoría aplicable cuando la reglamentación y los métodos nacionales son exactamente iguales al SARP en cuestión o contienen provisiones que permiten razonablemente considerarlos similares.
Diferencia Categoría A: Más estricto o exceda la norma o método recomendado (SARP).	Esta categoría se aplica cuando la reglamentación nacional es más exigente que el SARP correspondiente o impone una obligación en el ámbito del Anexo que no está especificada en un SARP. Esto reviste particular importancia cuando un Estado exige una norma más elevada que afecta a la operación de las aeronaves de otros Estados contratantes en su territorio y sobre él.

Calificación	Descripción
Diferencia Categoría B: De índole distinta u otros medios de cumplimiento.	Esta categoría se aplica cuando la reglamentación nacional es de índole distinta al SARP correspondiente de la OACI o cuando la reglamentación nacional difiere en principio, tipo o sistema del SARP correspondiente, sin imponer necesariamente una obligación adicional.
Diferencia Categoría C: Ofrece menos protección o se aplica parcialmente/no se aplica.	Esta categoría se aplica cuando la reglamentación nacional ofrece menos protección que el SARP correspondiente, o cuando no se ha promulgado ninguna reglamentación nacional que trate el tema del SARP correspondiente, en su totalidad o en parte.
Diferencia significativa	Se trata de aquella diferencia entre los SARPS y la normativa nacional que potencialmente puede afectar la operación de las aeronaves y los servicios de navegación aérea, al punto de representar un riesgo no aceptable para la seguridad operacional.
No aplicable	Cuando se trate de un SARP que no se encuentre en concordancia con las actividades aeronáuticas desarrolladas en el Estado, debiéndose detallar siempre en la respuesta el fundamento que permite aplicar esta categoría.

6.5 Sólo se deberá considerar una diferencia como significativa cuando a juicio de las áreas técnicas y los expertos exista un riesgo no aceptable para la seguridad operacional; en caso de no ser éste el caso, pero de mediar falta de cumplimiento con los SARPs, deberá categorizarse la diferencia como Categoría C.

6.6 En caso de categorizar una diferencia como C) deberá realizarse un plan de acción correctiva (CAP), utilizando la plataforma de marco en línea (OLF) del CMA de la USOAP y, en el caso de una diferencia significativa, además de desarrollar el CAP se deberá publicar en el AIP la diferencia para su difusión y conocimiento.

6.7 En caso de diferencias entre los expertos y las distintas áreas técnicas sobre la categorización de una diferencia en un caso concreto, la DGAC determinará que la categorización la realice el área técnica con responsabilidad primaria.

7. Sistema de enmiendas a los reglamentos RAB PEL

7.1 Los reglamentos pueden modificarse a través de enmiendas cumpliendo para ello con las etapas de desarrollo y aprobación establecidas en el RAB 11 y el procedimiento DGAC-PRO-018.

7.2 Las enmiendas pueden ser incorporadas a los reglamentos RAB, conforme a los siguientes criterios:

- a) En función de las enmiendas a los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional o, las enmiendas a los LAR notificadas por el SRVSOP; o
- b) a propuesta de personas (natural o jurídica) o la propia DGAC.

7.3 Los criterios para la enmienda de los reglamentos son:

- a) Deben modificarse lo menos posible, con objeto de que los proveedores de servicios aéreos y usuarios sujetos al cumplimiento de los reglamentos, puedan realizar sus actividades con la adecuada estabilidad reglamentaria;

- b) deben limitarse a las enmiendas que sean importantes para la seguridad, regularidad y eficiencia de la actividad aeronáutica civil y al interés público; y
- c) deben evitarse modificaciones de redacción a menos que resulten absolutamente indispensables.

7.4 La DGAC a través de Estándares de Vuelo estableció un sistema para enmendar la normativa nacional, teniendo en cuenta las modificaciones de los Anexos 1 y 19 de la OACI, cuando se reciba una enmienda de modificación. A tal efecto, establecerá un procedimiento ordenado donde participen todos los técnicos de las normativas, el cual debe ser transversal para todas las áreas.

8. Organigrama de la Unidad PEL

8.1 Para poder realizar efectivamente las funciones previstas en este capítulo, la Unidad PEL está debidamente organizada y cuenta con suficiente personal cualificado, de acuerdo al grado de actividad que lleva a cabo, el número de licencias y certificados médicos aeronáuticos que haya que otorgar y renovar.

8.2 Dentro de la estructura organizacional de la DGAC se encuentra la Unidad de Licencias al Personal, dependiente de la Dirección de Seguridad Operacional quien contribuye con sus responsabilidades a la gestión de la seguridad operacional de la aviación civil del Estado Plurinacional de Bolivia.

8.3 A su vez, la Unidad de Licencias al Personal, cuenta con un organigrama interno, en el que se detallan los cargos para llevar a cabo las funciones principales señaladas.

Nota. El Apéndice Manual de Descripción de Puestos (MDP) de la DGAC muestra el organigrama de la Unidad PEL.

9. Funciones principales de la Unidad PEL

9.1 La Unidad PEL para llevar a cabo sus funciones está organizada en seis singularidades principales: Licencias al Personal, Administración PEL, Exámenes, Instrucción Aeronáutica – TRG, Reglamentación y Medicina Aeronáutica.

9.2 La DGAC en su estructura organizacional abarca todas estas funciones, todo ello basado en su complejidad y tamaño.

9.5.1 Exámenes

9.5.1.1 Las actividades relacionadas a exámenes teóricos y prácticos que permiten garantizar la competencia de los postulantes a una licencia o habilitación son complejos y requieren de un alto nivel de experiencia y conocimientos en diversas áreas de licencias (tripulación de vuelo, personal de mantenimiento y controladores de tránsito aéreo).

9.5.1.2 Ejecutar estas tareas requiere un alto grado de competencia técnica, integridad ética, así como buen juicio. Por ser tan especializadas, usualmente la Unidad PEL se apoya para las pruebas de pericia en vuelo y las pruebas prácticas en los inspectores de operaciones, aeronavegabilidad y navegación aérea que existen en otras áreas de la DGAC.

9.5.1.3 Las tareas de exámenes que desarrolla la Unidad PEL incluyen como mínimo:

- a) Gestionar el desarrollo y revisión periódica de los bancos de preguntas para las evaluaciones teóricas correspondientes a las licencias y habilitaciones señaladas en los RAB 61, 63 y 65;
- b) programar y emitir órdenes de evaluaciones teóricas y prácticas que deben efectuar los postulantes a licencias y habilitaciones aeronáuticas;
- c) administrar y llevar a cabo las evaluaciones prácticas para las diversas especialidades de licencias y habilitaciones, así como el control de los resultados de las evaluaciones;
- d) gestionar las evaluaciones de aptitud psicofísica requeridas para el otorgamiento de licencias de acuerdo al RAB 67. Dentro de esta función se encuentran una serie de procedimientos asociados, por ejemplo: otorgamiento, renovación y duplicado del certificado médico aeronáutico, la certificación o revocatoria de centros médicos aeronáuticos, así como la autorización o revocatoria de médicos

examinadores aeronáuticos. En diversos Estados esta actividad es coordinada con el inspector médico aeronáutico de la DGAC, que viene a ser el médico evaluador;

- e) designar a los examinadores de vuelo, así como garantizar sus cualificaciones y competencia;
- f) supervisar las evaluaciones de competencia lingüística en el idioma inglés; y
- g) participar en equipos de trabajo o comités de asesoramiento orientados a revisar y recomendar mejoras al contenido del banco de preguntas, las evaluaciones de pericia en vuelo y evaluaciones prácticas y otras materias relacionadas.

9.5.2 Licencias

Se refieren a las actividades asociadas con los diversos trámites que realizan los titulares y postulantes a una licencia y habilitación aeronáutica, incluyendo:

- a) Elaborar en forma detallada los procedimientos que debe ejecutar el personal de licencias, incluyendo al jefe de la Unidad;
- b) revisar, evaluar y aprobar las solicitudes de licencias y habilitaciones, cumpliendo los procedimientos adecuados para llevar a cabo estos procesos;
- c) emitir y renovar licencias, añadir habilitaciones y emitir licencias temporales o autorizaciones especiales.
- d) revisar, evaluar y aprobar las solicitudes de convalidación o conversión de licencias extranjeras y verificar con el Estado emisor la validez y certificación de datos en ella consignados;
- e) controlar la vigencia de las licencias y habilitaciones otorgadas, así como revisar las limitaciones y experiencia reciente de los miembros de la tripulación de vuelo, personal de mantenimiento, controladores de tránsito aéreo y operadores de estación aeronáutica, adoptando las acciones necesarias;
- f) emitir certificaciones de licencias;
- g) solicitar la posible suspensión o revocatoria de las licencias aeronáuticas cuando se evidencie o exista sospecha de una posible infracción a los reglamentos vigentes por parte de sus titulares;
- h) coordinar la verificación del cumplimiento de los requisitos y procedimientos vigentes en materia de licencias y certificados médicos aeronáuticos, así como la calidad del servicio al cliente; y

9.5.3 Instrucción aeronáutica TRG

Las funciones de instrucción cubren diversas actividades relacionadas a la certificación y vigilancia de los centros de instrucción y entrenamiento de aeronáutica civil, la revisión y aprobación de los programas de instrucción y entrenamiento, así como la instrucción inicial y periódica del personal de la Unidad PEL, incluyendo:

- a) Realizar el proceso de certificación de los centros de instrucción y de entrenamiento de aeronáutica civil, de acuerdo a los requisitos establecidos en los RAB 141, 142 y 147, así como la vigilancia continua de los mismos;
- b) desarrollar y ejecutar los planes de vigilancia de las diferentes actividades de instrucción de los centros autorizados. En el caso de los centros de instrucción que realizan actividades de vuelo en aeronaves, CIAC 141 Tipo 2 y Tipo 3, se aplicará la vigilancia basada en riesgos (RBS).
- c) revisar los planes de estudio y los programas de instrucción presentados para aprobación y disponer las acciones correspondientes;
- d) planificar, desarrollar y ejecutar el programa de instrucción inicial y periódico del personal de la Unidad PEL; y
- e) coordinar el establecimiento y mantención de los registros de instrucción del personal.

9.5.4 Reglamentación

9.5.4.1 Estas actividades se refieren al desarrollo y mantenimiento del soporte reglamentario de licencias al personal, que incluyen:

- a) Desarrollar e implementar el procedimiento para llevar a cabo la armonización de los reglamentos nacionales con los RAB que corresponden al Conjunto RAB PEL, así como los manuales asociados, conforme a los procedimientos y plazos establecidos;
- b) formular y mantener los reglamentos actualizados conforme a las enmiendas notificadas por la OACI y el SRVSOP.
- c) efectuar y mantener actualizadas las referencias cruzadas de los reglamentos nacionales con el Anexo 1 y 19 a través del sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD) de la OACI.
- d) realizar la notificación de armonización y diferencias de los reglamentos nacionales con el Conjunto LAR PEL;
- e) realizar las notificaciones señaladas en los Párrafos c) y d) en forma oportuna, observando los plazos establecidos por el SRVSOP y la OACI al momento de recibir la enmienda a los SARP y los RAB, según corresponda;
- f) hacer cumplir las leyes y reglamentos aplicables a licencias al personal.

9.5.4.2 Independientemente del método empleado para la formulación de los reglamentos nacionales, se deberían tener en consideración los puntos siguientes:

- a) Incluir a los usuarios en el proceso de formulación y enmienda de los reglamentos. Las ventajas son numerosas: garantía de que se tienen plenamente en cuenta todos los aspectos y las consecuencias del nuevo reglamento antes de su promulgación, reducción de los problemas de la aplicación y garantía de que los usuarios conocen el nuevo reglamento cuando comience a aplicarse.
- b) Establecer claramente en sus reglamentos y en procedimientos los requisitos a cumplir para solicitar una exención a un requisito establecido en el reglamento. No se otorgarán exenciones que permitan desviaciones respecto de las normas de la OACI sin notificar previamente una diferencia a la OACI y evaluar las repercusiones resultantes para el reconocimiento internacional de las licencias y habilitaciones. Toda licencia sujeta a una exención que se desvíe de las normas del Anexo 1 llevará las anotaciones correspondientes de conformidad con el Artículo 39 del Convenio de Chicago.
- c) Publicar textos explicativos claros y concisos relativos a la justificación de la modificación a realizar a la ley y los reglamentos.
- d) Utilizar un lenguaje claro y conciso.
- e) Las cláusulas normativas se indicarán con el verbo en futuro, mientras que las cláusulas permisivas o recomendadas se indicarán con el término “debería”.
- f) Se debería considerar que las referencias a un documento serán a la versión más actualizada (incluidas las últimas enmiendas).
- g) El sistema de numeración empleado debería estar bien definido para facilitar el proceso de búsqueda y referencia;
- h) Cada reglamento deberá tener anotada la fecha de publicación, número de edición y de revisión (enmienda) cuando corresponda, en las páginas respectivas.
- i) Es preferible resaltar de alguna manera la enmienda realizada en un párrafo, una página o una sección para facilitar la comparación y el cumplimiento;
- j) Los nuevos reglamentos o las enmiendas promulgadas deberían establecer una fecha de aplicación efectiva.

9.5.5 Administración

Las actividades de administración están referidas a:

- a) Desarrollar un sistema que permita una adecuada organización de todas las funciones que realiza la Unidad PEL, tomando en cuenta las mejores prácticas de gestión y la aplicación de estándares de calidad como la Norma internacional ISO 9001;
- b) mantener un sistema de registros actualizado, eficiente y seguro del personal aeronáutico titular de una licencia, de los trámites de licencias aprobados y de los procesos de certificación, designación, aprobación y autorización llevados a cabo por la Unidad PEL;
- c) mantener el listado actualizado de los examinadores designados por la DGAC y los registros correspondientes a sus cualificaciones y autorizaciones;
- d) mantener actualizada y controlada la biblioteca física o electrónica de la Unidad PEL;
- e) mantener actualizados los reglamentos y documentos que son utilizados por el personal de la Unidad PEL, garantizando su permanente disponibilidad física o electrónica, estableciendo para ello un procedimiento de control de documentos;
- f) brindar una eficiente y eficaz atención a los clientes sobre consultas de licencias;
- g) desarrollar y/o participar en la redacción de textos de orientación sobre los trámites y actividades de licencias de personal aeronáutico.
- h) dar atención y respuesta ante una queja presentada por clientes u otras partes, sea por medio verbal o escrito; así como dar seguimiento para determinar las causas de origen e implementar las acciones correctivas pertinentes;
- i) evaluar el desempeño de la Unidad PEL a través de encuestas periódicas de los clientes internos y externos definidos por la DGAC;
- j) coordinar y controlar, conjuntamente con el área correspondiente, los procesos asociados con el abastecimiento de materiales y mantenimiento de servicios requeridos por la Unidad PEL;
- k) tramitar con el área correspondiente lo relacionado con aspectos de administración de personal, como vacaciones, permisos, instrucción, evaluación de desempeño y otros; y
- l) mantener un buen ambiente de trabajo, que propicie el compromiso del personal de la Unidad PEL con los objetivos de la DGAC.

9.5.6 Certificación médica aeronáutica

Los médicos evaluadores son médicos nombrados por la DGAC, con cualificación y experiencia en la práctica de la medicina aeronáutica y competente para evaluar y analizar los estados de salud de importancia para la seguridad de vuelo.

Las funciones genéricas de la AMS, incluyen:

- a) Verificar que las evaluaciones médicas a los postulantes y personal aeronáutico se efectúen de acuerdo a lo establecido en el RAB 67;
- b) garantizar la competencia de los médicos examinadores;
- c) garantizar la confidencialidad de los registros;
- d) establecer e implementar la promoción de salud del personal aeronáutico, identificando los factores de riesgo y problemas médicos que pudieran poner en riesgo la seguridad operacional o la carrera profesional del personal aeronáutico; y
- e) realizar auditorías a los resultados de los informes médicos presentados por los CMAE y AME autorizados por la DGAC, así como la vigilancia de los mismos, entre otros.

El médico evaluador evalúa los informes médicos presentados a la DGAC por los médicos examinadores. Se deberá evaluar una muestra suficiente de los informes con fines de auditoría, y también se evaluarán todos los informes a los que pueda ser necesario aplicar la norma 1.2.4.91 del Anexo 1, que introduce cierto grado de flexibilidad basada en una evaluación del riesgo. El médico evaluador que audite informes de reconocimientos médicos debe conocer los principios y la práctica de los procedimientos de auditoría.

El médico evaluador toma decisiones aeromédicas cuando el Anexo 1, 1.2.4.91, permite cierto grado de flexibilidad si no se cumplen las normas prescritas para una licencia determinada. A veces será necesario convocar una junta de examen médico, integrada por médicos especialistas apropiados, para que brinde ayuda en el proceso. En todos los casos, la responsabilidad de la decisión aeromédica técnica final debería corresponder al CMO.

El médico evaluador se asegura de que los médicos examinadores han recibido la instrucción adecuada, tienen conocimientos prácticos y experiencia en el entorno aeronáutico en el cual desempeñan sus obligaciones los titulares de licencias y habilitaciones, y tienen la competencia adecuada como médicos examinadores. El médico evaluador es responsable de evaluar periódicamente la competencia de los médicos examinadores.

El médico evaluador, debido a sus funciones como empleado de la DGAC y como supervisor de los médicos examinadores designados, normalmente tendrá capacitación superior en la especialidad de medicina aeronáutica y amplia experiencia en medicina aeronáutica civil reguladora y clínica.

Por último, una obligación importante del médico evaluador es la salvaguardia de la confidencialidad de la información médica, aunque podrá facilitar los datos médicos pertinentes a otros funcionarios de la DGAC cuando así lo justifiquen cuestiones de interés operacional o cuando se solicite un dictamen médico acreditado.

10. Perfil y atribuciones del personal de la Unidad PEL

10.1 Los perfiles y atribuciones del personal de la Unidad PEL se encuentran en el Manual de Descripción de Puesto (MDP) de la DGAC, el cual especifica como mínimo lo siguiente:

- a) Denominación del puesto;
- b) objetivo del puesto, que se refiere a una breve explicación de las actividades del cargo.
- c) dependencia jerárquica con niveles superiores.
- d) autoridad jerárquica respecto a otros puestos del área.
- e) funciones, que comprende la descripción específica de la labor a efectuar por el titular del puesto.
- f) requisitos específicos para cumplir con el perfil del puesto que se refieren a las cualificaciones sobre educación, experiencia previa, conocimientos requeridos y competencias técnicas.
- g) competencias personales, que comprenden los aspectos conductuales que describen la actitud de la persona, como por ejemplo el compromiso organizacional, la comunicación efectiva, orientación al logro, trabajo en equipo, etc.

10.2 Las funciones del personal de la Unidad PEL se basan en las atribuciones que la DGAC ha otorgado a esta área, cuyas actividades son vitales para la seguridad operacional y se realizan en forma coordinada con otras áreas de la DGAC.

11. Cálculo de personal y del índice de rotación

11.1 El área de recursos humanos de la DGAC es quien establece un método para que todas las áreas realicen el cálculo de la dotación de personal necesario para realizar sus tareas. Sobre la base de los indicadores establecidos en la metodología seleccionada, la Unidad PEL deberá realizar su propio cálculo. El mismo debe abarcar entre otros temas, las tareas de exámenes, revisión de reglamentos, instrucción del personal, redacción de textos de orientación, administración respecto a la expedición de

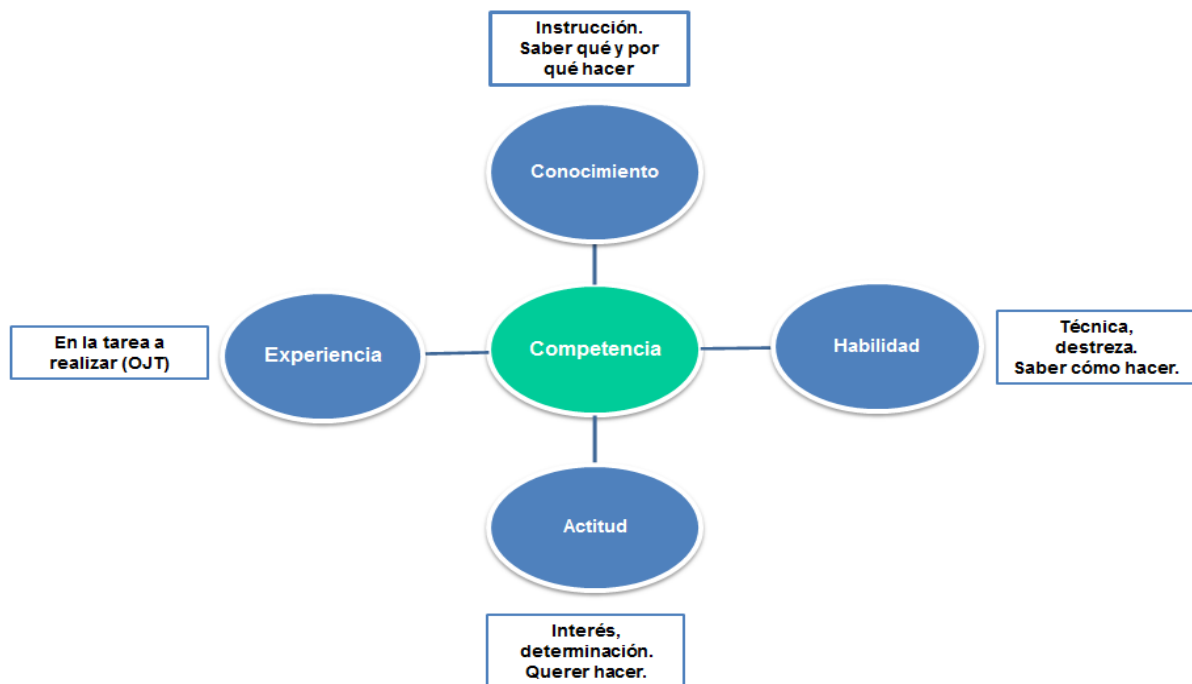
licencias y habilitaciones, inspecciones, certificación, vigilancia y resolución de problemas de seguridad operacional.

12. Sistema de definición y control de competencias del personal

12.1 Un elemento importante de toda organización se refiere al personal que llevará a cabo los procesos claves de cada área. Si bien en una primera fase se considera lo indicado en la Sección 10 de este capítulo sobre perfil y atribuciones del personal de licencias, otro aspecto importante es la instrucción que reciba este personal por parte de la DGAC cuando ingrese a desempeñar el puesto de trabajo y mientras dure su permanencia en el cargo, lo cual contribuirá a asegurar la competencia del personal técnico y administrativo de la Unidad PEL.

12.2 Para ello, resulta aplicable tomar en cuenta el siguiente gráfico que visualiza los elementos que involucran la competencia, y que se deberán comparar con el perfil de la persona seleccionada para el cargo, a fin de cerrar las brechas que pudieran existir para su óptimo desempeño:

Figura 2-5. Sistema de definición y control de competencias del personal



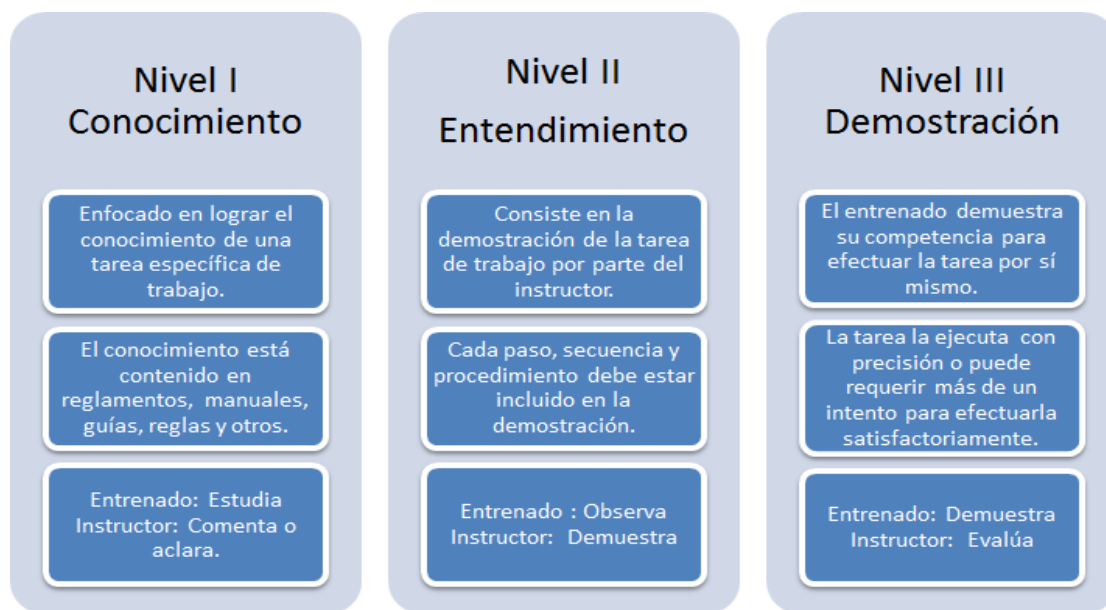
12.3 Para lograr la competencia del personal, es necesario que la DGAC tenga en principio definida claramente una política de instrucción, que evidencie su compromiso para proveer los fondos necesarios para establecer y llevar a cabo el programa de instrucción del personal técnico y administrativo de la Unidad PEL, que incluya las siguientes categorías, determinando las horas y frecuencia correspondiente:

- Inicial.** Aquella necesaria para que el personal pueda cumplir con las funciones asignadas e incluye también el conocimiento de la organización y los procedimientos aplicables.
- Periódica.** Es aquella requerida para obtener las competencias incluidas para cerrar brechas, por los cambios en los procedimientos y reglamentos, las innovaciones tecnológicas aplicables en la DGAC, que permita no solo mantener el estándar de conocimientos y habilidades para el ejercicio eficiente de las funciones, sino garantizar su optimización.
- Especializada.** Consiste en aquella que debe ser impartidas al personal que realizará una tarea especializada, como por ejemplo a los inspectores de licencias que tienen a cargo las evaluaciones de

pericia para el otorgamiento de licencias y habilitaciones, en los estándares de procedimientos o la persona responsable de los exámenes de conocimientos teóricos en cuanto al sistema aplicado para tal fin. También estaría enmarcado dentro de esta capacitación todos los procedimientos de certificación de CIAC, CEAC y CMAE, así como la aplicación de los requisitos del RAB 60 para las pruebas objetivas y subjetivas de calificación de los FSTD.

- d) **Instrucción práctica en el puesto de trabajo (OJT).** Consiste en el cumplimiento de las tareas y procedimientos establecidos por la Unidad PEL, los cuales serán aplicados durante el periodo de instrucción inicial por el nuevo personal, bajo la supervisión de una persona calificada y de mayor experiencia en la tarea, debiendo reflejarse los resultados en un formulario específico. Es importante indicar que el OJT se desarrolla en tres niveles de aprendizaje conforme se detalla en el siguiente gráfico:

Figura 2-6. Niveles de OJT



12.4 La ejecución del programa de instrucción debe planificarse adecuadamente, mediante el plan de instrucción anual donde conste un calendario de programación con horas y categorías asignadas al personal técnico y administrativo, incluyendo la instrucción inicial o periódica en simulador para aquellos que tienen a su cargo la evaluación de pericia de los postulantes a las licencias y habilitaciones de piloto.

13. Credenciales

13.1 El personal técnico autorizado para desempeñar funciones de otorgamiento de licencias, certificación, aprobación o vigilancia, según corresponda, debe poseer credenciales apropiadas (con la legislación indicada que otorga poderes) que los identifiquen como expertos técnicos empleados por las autoridades estatales, con el derecho de acceso ilimitado y sin restricciones a aeronaves, documentos relacionados con la aviación, aeródromos, ATS y otras instalaciones pertinentes y los poderes de inspección correspondientes, según corresponda y según lo dispuesto en la legislación básica del Estado Plurinacional de Bolivia. Además, el personal debe contar con orientación relativa a la ética, conducta personal y la manera de evitar conflictos de interés reales o aparentes en la ejecución de obligaciones oficiales. Debe contener la legislación habilitante para tal, su validez y una foto del inspector.

13.2 Las credenciales no aplican a todo el personal de licencias sino a aquellas que realizan actividades de inspección y tienen la responsabilidad de hacer cumplir los reglamentos.

14. Comunicación con el cliente

14.1 La Unidad de Licencias al Personal, a través de su página web www.dgac.gob.bo, establece un mecanismo para mantener una efectiva comunicación con el solicitante, que incluye la información correspondiente a:

- Reglamentos Aeronáuticos Bolivianos 60, 61, 63, 65, 67, 141, 142 y 147.
- Circulares de Asesoramiento 61, 63, 65, 67, 141, 142 y 147.
- Formularios de solicitud y Requisitos, para el inicio de trámites para la obtención de Licencias y/o Habilitaciones y restitución de vigencias de los mismos.
- Información de derechos de pagos (RIPSA).

14.2 Toda comunicación con los solicitantes del estado de los trámites se los realiza vía telefónica asimismo en caso de observación o faltante de documentación se las realiza a través de correo electrónico corporativo y/o notas externas.

14.3 Para realizar consultas y respuestas a AAC extranjeras se las realiza a través del correo electrónico corporativo del personal y/o el de la Unidad PEL: pel@dagc.gob.bo

15 Infraestructura y equipos

15.1 La Unidad de Licencias al Personal, cuenta con una infraestructura acorde a las exigencias a nivel gerencial, administrativo y operativo que demandan sus actividades, para ser más eficiente y dar respuesta a las necesidades de los solicitantes.

15.2 El Jefe de Licencias al Personal, llevara a cabo las gestiones respecto a los recursos que permitan que el personal cuente en todo momento con los elementos que son generalmente necesarios para un buen desempeño, como por ejemplo: espacio físico adecuado para el desarrollo de su labor con sistemas de ventilación y aire acondicionado, mobiliario funcional y en perfectas condiciones de uso, tanto para el personal como para los solicitantes, equipos de computación adecuados para el personal, así como para los solicitantes que rinden las evaluaciones teóricas, impresoras, copiadoras, teléfonos, scanners, etc.

15.3 Es así que a la inmediata incorporación del personal y de acuerdo al puesto y función a desempeñar dentro la Unidad de Licencias al Personal, se le designa el ambiente de trabajo y todos los equipos necesarios. Esta tarea es efectuada por la Unidad de activos fijos dependiente de la Dirección administrativa Financiera (DAF), el cual a la entrega de los mismos deja en constancia en un acta.

15.4 En la infraestructura adecuada, si bien la tecnología y demás elementos dan soporte al accionar estratégico de la Unidad de Licencias al Personal, es importante señalar que ésta por sí sola es insuficiente sino va de la mano con la instrucción del personal que tiene a cargo su aplicación, para lo cual se tiene previsto dentro del programa de instrucción del personal.

15.5 También, se brinda al personal de licencias un buen ambiente de trabajo, considerando que gran parte de su labor demanda una alta concentración y está en permanente contacto con el público para brindar un ágil y eficiente servicio, creando una cultura organizacional que fomente el trabajo en equipo, el reconocimiento y la motivación constante por parte del jefe de licencias y superiores.

16 Control de registros

16.1 La Unidad PEL mantiene un sistema de control de registros que respalda cada acción tomada por la DGAC por cada solicitante o titular de licencia.

16.2 Control e integridad de los registros

Las principales características del sistema de control de registros son las siguientes:

- a) *Ser completos.* Los registros del personal aeronáutico titular de una licencia o de aquellos trámites de postulantes en proceso o que no han sido aprobados, deberían estar debidamente clasificados para su fácil acceso y proveer la documentación completa que evidencie las acciones tomadas por la DGAC,

lo cual permitirá contar con el historial completo de cada licencia y habilitación emitida garantizando de esta forma su trazabilidad.

- b) *Integridad.* Es importante mantener la integridad de los registros para asegurar que ningún documento ha sido removido o alterado. Esto requiere que cada registro esté debidamente archivado en el correspondiente expediente y que se cuente con un procedimiento para el control de acceso a los registros con personal autorizado. Esto aplica tanto a registros físicos como electrónicos, considerando que actualmente las empresas tienen la política de cero papeles y han migrado a estos sistemas.
- c) *Fácil acceso para personal autorizado.* La información contenida en los registros de licencias debería estar accesible para el personal autorizado de la Unidad PEL. Si en algún momento algún inspector de la DGAC requiere revisar un registro personal, esta revisión debería efectuarse en los ambientes de la Unidad PEL más no debiera trasladarse a otras áreas, excepto que sea requerido como parte de una investigación de accidentes, con lo cual el registro debería ser entregado previa solicitud formal y respectivo respaldo de recepción, detallando el número de documentos que contiene (foliado) y la fecha de la última actualización. Todos estos aspectos deben estar claramente definidos en el procedimiento de control de registros.
- d) *Ordenado de una manera secuencial.* Es decir, una acción sigue a otra en secuencia, como por ejemplo los registros de instrucción. Las tareas se suceden de tal modo que la salida de una es la entrada de la siguiente y así sucesivamente hasta el fin del proceso.

16.3 Organización de los registros

16.3.1 No se permitirá que ninguna persona ajena a la Unidad de Licencias al Personal tenga acceso a la información contenida en los registros o documentos en trámite del personal aeronáutico.

16.3.2 El personal de la DGAC que requieran revisar la documentación del titular o postulante a una Licencia, deberán efectuar la revisión en la Oficina de Licencias al Personal, evitando con ello la movilización de los documentos y, siempre deberán contar con la autorización de la Jefatura de la Unidad de Licencias al Personal o quien haga sus veces en ausencia del titular.

16.3.3 Toda la documentación entregada por el usuario como parte de un trámite de licencia aeronáutica o sustento del cumplimiento de las reglamentaciones vigentes, en original, copia simple, copia legalizada o cotejado por la DGAC debe estar debidamente clasificados, archivados con la confidencialidad y seguridad del caso.

16.3.4 En caso de pérdida o deterioro de estos documentos, deberá comunicarlo al cliente por escrito, a fin de que tome las medidas correspondientes, quedando como evidencia en nuestros registros una copia de la comunicación.

16.3.5 Cuando la Unidad de Licencias al Personal de por terminado el trámite al solicitante cuya fecha de solicitud exceda el año de presentación, los documentos que sustentaron dicha solicitud serán archivados, a menos que el usuario solicite con carta la devolución de la documentación presentada.

16.4 Confidencialidad de la documentación

16.4.1. No se permitirá que ninguna persona ajena a la Unidad PEL tenga acceso a la información contenida en los registros o documentos en trámite del personal aeronáutico.

16.4.2. El personal que requiera revisar la documentación del titular o postulante a una Licencia, deberán efectuar la revisión en la Unidad PEL, evitando con ello la movilización de los documentos y, siempre deberán contar con la autorización pertinente del jefe de la Unidad PEL o quien haga sus veces.

16.5 Trazabilidad de la información

16.5.1 La Unidad de Licencias al Personal cuenta con un Sistema de Registro de Licencias y Habilitaciones a través del cual se realiza la actualización de los datos del personal aeronáutico, como también la vigencia de los certificados médicos aeronáuticos, de esta manera se cuenta con la información en línea y actualizada.

16.5.2 Asimismo se cuenta con un Sistema a través del cual los miembros de la Unidad de Licencias al Personal tienen acceso, para realizar consultas de las Licencias, Habilitaciones y vigencia de los certificados médico aeronáutico.

16.6 Archivo y período de retención de registros

16.6.1 Los plazos de conservación de los expedientes de los titulares de Licencias en Archivo Central, es el instrumento que regula los plazos de permanencia y en caso de identificación de no actividad su traslado a Archivo Histórico de la ciudad de El Alto.



a) Identificación

La Unidad de Licencias al Personal identificará los registros de los titulares de licencias que no estén activos por un periodo superior a tres (3) años, la revisión de los mismos se la realizará anualmente.

La identificación de los registros inactivos se determinará de acuerdo a lo siguiente:

- 1) Todos los Registros de licencias que hasta el tercer año que no hayan sido actualizados para mantener la vigencia de la Licencia y Habilitaciones a través del Sistema SIGEPEL.
- 2) Los expedientes de los titulares de Licencias en los cuales no registre la actualización de los certificados médico aeronáutico correspondientes.

b) Transferencia de Expedientes

Una vez identificados los expedientes no activos, a través del registro establecido por Archivo Central se remitirá para custodia en Archivo Histórico.

16.7 Correspondencia

16.7.1 La correspondencia debe ser reflejo de las relaciones de la Unidad de Licencias al Personal con cada uno de los destinatarios con quienes mantenga comunicación. Las notas internas y externas de correspondencia no deben tratarse como piezas documentales simples y aisladas: cada comunicación se archivará con su respuesta. Si las notas internas y externas tratan o son parte del trámite de un expediente, se considera que forman parte de ese expediente y se guardarán con él expediente correspondiente. En caso contrario, formarán parte del grupo genérico "correspondencia PEL".

a) Clasificación

Será por emisores/destinatarios y siempre relacionando lo recibido y lo emitido sobre un mismo asunto con un mismo destinatario. Los emisores/destinatarios se pueden a su vez clasificar en grupos más amplios, como oficial/particular, por jerarquía administrativa, geográficamente, etc.

b) Organización

La organización será llevada dentro de cada emisor/destinatario de manera cronológica. Se tomará como fecha base el documento que inicia la relación, bien sea recibido o cursado por la Unidad de Licencias al Personal. A este primer documento se adjuntarán los que se reciban o se envíen posteriormente o los antecedentes que se consideren oportunos, siempre y cuando no formen parte de un expediente.

17 Biblioteca y documentación de referencia

17.1 La Unidad de Licencias al Personal tiene la responsabilidad de la recepción, actualización distribución y gestión de la Biblioteca Técnica PEL, esta biblioteca se encuentra estructurada en formato digital en la nube DGAC lo que permite una distribución y acceso flexible mediante dispositivos electrónicos, como computadoras y dispositivos móviles.

17.2 El acceso a la Biblioteca PEL es gestionado según lo descrito en el procedimiento DAF/ASIS-PRO-003, todo el personal PEL debe tener acceso a la Biblioteca PEL y utilizar los documentos actualizados que les permita un eficaz desempeño de sus funciones y responsabilidades.

17.3 La biblioteca técnica PEL no solo almacena documentos en formato digital, sino también una variedad de contenido multimedia, como imágenes, audio y video, que puede aportar las posibilidades de aprendizaje.

17.4 La Biblioteca PEL se encuentra organizada por carpetas y estas permiten clasificar el contenido de acuerdo a las funciones principales de la Unidad PEL, sin embargo la cantidad de carpetas no es limitada por esta sección, se podrá adicionar otras carpetas para una mejor administración, los siguientes son la clasificación básica de la Biblioteca PEL:

- 1) Licencias
- 2) Exámenes
- 3) Instrucción Aeronáutica TRG
- 4) Medicina aeronáutica
- 5) Competencia lingüística
- 6) Reglamentación Aeronáutica Boliviana
- 7) Administración PEL
- 8) Documentación técnica (OACI)
- 9) Otros documentos

17.5 El responsable de la administración de la Biblioteca PEL es un Funcionario de la unidad PEL designado mediante memorándum, toda vez que el Personal asignado reciba los Reglamentos y documentos técnicos actualizados, procederá a cargarlos en la carpeta "Biblioteca PEL" y también actualizará el formulario de control de documentos de la biblioteca técnica digital F-002.MGPEL.

17.6 La distribución de la documentación actualizada o nueva lo formaliza el funcionario asignado a través del correo institucional en el que detallara los cambios que haya tenido la Biblioteca PEL.

17.7 La socialización de la documentación técnica es responsabilidad de la Jefatura PEL y esta se realizara a través de reuniones presenciales o virtuales, en todo caso se registrara en una acta el alcance y asistencia del personal involucrado.

*Nota.- En el **Apéndice 2-1** se presenta el control de documentos vigentes de la biblioteca técnica PEL.*

PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

CAPÍTULO 3

EVALUACIONES TEÓRICAS Y PRUEBAS DE PERICIA U ORAL/PRÁCTICAS

Índice	Páginas
1. Banco de preguntas de evaluaciones teóricas.....	1
1.1 Generalidades	1
1.2 Diseño y desarrollo	2
1.3 Administración y ejecución de los exámenes.....	2
1.4 Designación de responsable de preparar o revisar los exámenes teóricos y orales	3
1.5 Personal que administra y supervisa la ejecución de los exámenes teóricos	4
2. Pruebas de vuelo y otras evaluaciones de pericia	4
2.1 Generalidades	4
2.2 Currículo de maniobras a ser evaluadas en la verificación de pericia	5
2.3 Relación del evaluador y evaluado.....	5
2.4 Diseño de prueba prácticas y de pericia	6
2.5 Administración y ejecución de las pruebas	7
3. Inspector examinador DGAC.....	7
3.1 Generalidades	7
3.2 Requisitos de calificación	7
3.3 Atributos personales de los inspectores examinadores	8
3.4 Reglas de conducta	9
3.5 Acoso sexual y discriminación racial	11
3.6 Eventos sociales, ceremoniales o vuelos inaugurales	11
3.7 Otros empleos	11
4. Examinadores designados de vuelo y de verificaciones prácticas	12
4.1 Generalidades	12
4.2 Examinador de vuelo designado por la DGAC.....	12
4.3 Examinador de pruebas prácticas para la licencia de mecánico de mantenimiento y sus habilitaciones.....	15
4.4 Examinador de pruebas prácticas para la licencia y habilitaciones de la licencia de controlador de tránsito aéreo y la licencia de operador de estación aeronáutica.....	15
4.5 Expediente del examinador designado	16
4.6 Delegación de funciones de exámenes teóricos en centros de instrucción y de entrenamiento de aeronáutica civil.....	16

1. Banco de preguntas de evaluaciones teóricas**1.1 Generalidades**

1.1.1 La Unidad PEL es la responsable de gestionar el desarrollo y revisión de los bancos de preguntas, correspondientes a los exámenes teóricos requeridos para las licencias y habilitaciones señaladas en los RAB 61, 63 y 65.

1.1.2 El “Sistema de Evaluaciones Teóricas al Personal Aeronáutico” computarizado tiene el beneficio de proporcionar potencialmente evaluaciones únicas pero similares para todos los candidatos, a partir de una extensa base de datos de preguntas, pudiendo atender a un gran número de postulantes a la vez, que no necesariamente tienen que empezar y terminar al mismo tiempo, logrando explorar el conocimiento de los postulantes y titulares a las Licencias y/o Habilitaciones con mayor eficacia.

1.1.3 Los preparador de exámenes de conocimientos teóricos son inspectores de la DGAC Pilotos, Tripulante de Cabina, Controladores de Tránsito Aéreo, Despachadores de Vuelo, Mecánicos de Mantenimiento de Aeronaves o un Operador de Estación Aeronáutica, calificado por sus competencias e integridad, cuya actuación radica en el análisis, preparación, control, evaluación y actualización del banco de preguntas de las materias que corresponden a su especialidad.

1.1.4 Los preparadores de exámenes de conocimientos teóricos se desempeñarán solo en los ámbitos de su competencia para efecto de preparación y actualización de exámenes teóricos.

1.2 Diseño y desarrollo

1.2.1 Basándose en los requisitos de las áreas de conocimientos que establecen los Reglamentos Aeronáuticos Bolivianos (RAB), armonizados con los SARPS del Anexo 1 sobre licencias al personal y que corresponden a los sílabos de los planes de estudio que se desarrollan en los centros de instrucción y de entrenamiento de aeronáutica civil, la DGAC estableció un diseño apropiado para sus exámenes teóricos.

1.2.2 Los exámenes son revisados, elaborados y/o actualizados siguiendo el instructivo descrito en el Apéndice 3-1 que permite asegurar criterios de validez y confiabilidad para el propósito de evaluar a los postulantes y titulares a las licencias y habilitaciones, el dominio de los conocimientos y competencias teóricas requeridos en los Reglamentos Aeronáuticos Bolivianos vigentes.

1.2.3 La mayoría de los planes de estudios son demasiado extensos en relación a las diversas materias que se requieren evaluar en un solo examen, en ese sentido quien es evaluado solo cubre una muestra representativa del programa de instrucción.

1.2.4 En cuanto a la duración de los exámenes, se determinó la duración máxima de 2:30 horas y una duración mínima de 1 hora, dependiendo del contenido del programa de las materias a ser evaluadas.

1.2.5 Existen diversos tipos de preguntas a ser empleadas, como respuesta corta, cálculos numéricos, diagramas, verdadero / falso y de opción múltiple, entre otros. La elección del tipo de pregunta dependerá de diversos factores, incluyendo la necesidad de determinar la capacidad de un postulante para escribir en forma concisa y coherente. Asimismo, más de un tipo de pregunta puede ser incluido en un examen.

1.2.6 Las preguntas de opción múltiple con una sola respuesta es la más utilizada por fines de estandarización y por obtener respuestas precisas que facilitan la calificación; estas son redactadas cuidadosamente para evitar conjeturas o adivinanzas.

1.2.7 Los exámenes teóricos pueden ser elaborados o renovados acorde a la actualización de los planes de estudios establecidos en la RAB 141 o RAB 147 o de los avances tecnológicos de la industria aeronáutica, en todo caso los bancos de preguntas serán revisados con una frecuencia no mayor a tres (3) años.

Nota.- En el Apéndice 3-1 se establece el instructivo para la preparación de exámenes teóricos.

1.3 Administración y ejecución de los exámenes

1.3.1 La Unidad PEL administra adecuadamente la programación de evaluaciones teóricas, con turnos de atención suficientes y adecuados a cada evaluación teórica requerida.

1.3.2 La información sobre el sistema de exámenes está disponible para los postulantes en la página web de la DGAC www.dgac.gob.bo/evaluaciones.teoricas, e incluye lo siguiente:

- a) Los exámenes que debe rendir el postulante para cada licencia, habilitación, aprobación o autorización requerida conforme a los reglamentos vigentes;
- b) las materias y detalles del examen en cuanto a formato y duración,
- c) el comportamiento del postulante durante la evaluación, material permitido durante el examen, políticas respecto a alimentos, bebidas permitidas y si es permitido salir de la sala de evaluación durante el examen.
- d) lugares disponibles para los exámenes teóricos;
- e) procedimientos para hacer frente a una supuesta conducta no autorizada y sanciones a las que puede verse sometido cuando el hecho se demuestre;
- f) número de evaluaciones permitidas dentro de un periodo específico de tiempo, conforme a los reglamentos vigentes;

- g) tiempo de validez de las evaluaciones;
- h) Procedimiento de apelación al resultado de una evaluación teórica.

1.3.3 El funcionario encargado de administrar y aplicar las evaluaciones teóricas además de contar con los conocimientos de la reglamentación vigente para la programación de la prueba adecuada a cada postulante, debe poder mantener la disciplina y contar con los procedimientos para la realización de éstas. Otro aspecto a considerar, es la orientación personal previa al inicio del examen que se debe brindar al postulante al momento de presentar el examen teórico, que incluirá la nota mínima aprobatoria, el tiempo de duración de la prueba, las conductas inapropiadas consideradas por la DGAC durante la ejecución de la evaluación que originarían la anulación del examen y las sanciones administrativas correspondientes, fijadas en los RAB 61, 63 y 65. Este funcionario es designado por un memorándum.

1.3.4 Un funcionario encargado de administrar y aplicar los exámenes teóricos puede administrar y ejecutar evaluaciones teóricas remotas a través del sistema de evaluaciones teóricas y herramientas de videoconferencia como Zoom, Google Meet, etc., como medio de supervisión. El Jefe PEL debe asegurarse que las instalaciones y equipos destinados a una evaluación teórica reúnan las condiciones necesarias para ese fin.

1.3.5 Una herramienta de retroalimentación permanente, la constituyen la medición de los resultados de las evaluaciones en determinado espacio de tiempo, así como las sugerencias y reclamos que pudieran efectuarse a nivel general o por tipos de licencia, información que deberá ser analizada por la Unidad PEL para garantizar la eficiencia de las evaluaciones.

1.3.6 Asimismo, ante la observación de preguntas de un examen teórico por un Usuario, este debe ser revisado por el responsable correspondiente a su especialidad.

Nota.- En el procedimiento DSO/PEL-PRO-001 establece los detalles para la gestión y administración de evaluaciones teóricas.

1.4 Designación de responsable de preparar o revisar los exámenes teóricos y orales

1.4.1 La Dirección de Seguridad Operacional designa a través de un memorando, a los encargados de preparar o revisar los exámenes teóricos, apoyarán a la Unidad PEL en el desarrollo y revisión de los exámenes teóricos previas a la verificación de pericia en vuelo o chequeos prácticos para las licencias y habilitaciones que otorga al personal aeronáutico.

1.4.2 No siempre quien prepara los exámenes teóricos son las personas que los administran; sin embargo, es importante definir en forma independiente los requisitos que este personal debe tener para realizar su labor, lo cual se detalla a continuación:

- a) Ser inspector en la especialidad del examen teórico u oral a preparar o revisar, así como contar con la licencia y/o habilitación correspondiente;
- b) tener una habilitación de instructor de vuelo y mínimamente cinco años de experiencia como instructor y no menos de 500 horas de instructor de vuelo o en el caso de licencias de personal que no son miembros de la tripulación, experiencia no menor a cinco años en la atribución de su licencia o experiencia acreditada; y
- c) Tener la instrucción inicial y periódica vigente acorde al programa de capacitación de la DSO.
- d) buenos conocimientos del sistema de otorgamiento de licencias.

1.4.3 Asimismo, deben tener las siguientes cualificaciones adicionales a las técnicas:

- a) Alto nivel de integridad personal;
- b) conocimientos y capacidad para aplicar e interpretar los reglamentos, las políticas y las orientaciones;
- c) dominio de la ofimática; y
- d) buen conocimiento del idioma inglés (deseable).

1.4.4 Las funciones a cumplir por inspectores delegados para desarrollar exámenes teóricos y orales son las siguientes:

- a) Realizar una combinación de tareas múltiples, variadas y complejas relativas al diseño de las pruebas de conocimientos y a la elaboración, la revisión y la garantía de calidad de las preguntas;
- b) aplicar su experiencia y conocimientos en materia de sistemas de comprobación de conocimientos, así como su relación con los objetivos de instrucción establecidos, para garantizar el conocimiento en las materias requeridas para la licencia y habilitación correspondiente;
- c) llevar a cabo las actividades de formulación y revisión de preguntas dentro de los calendarios establecidos, tomando como base la bibliografía establecida para tal fin por la DGAC; y
- d) atender la revisión de preguntas que pudieran ser objeto de reclamo por parte del evaluado, de acuerdo al procedimiento y plazo establecido por la Unidad de Licencias.

1.5 Personal que administra y supervisa la ejecución de los exámenes teóricos

1.5.1 La Unidad PEL administra los exámenes teóricos bajo el sistema de evaluaciones teóricas, que tienen el beneficio de proporcionar potencialmente evaluaciones únicas pero similares para todos los candidatos, a partir de una extensa base de datos de preguntas, pudiendo atender a un gran número de postulantes a la vez, que no necesariamente tienen que empezar y terminar al mismo tiempo, logrando explorar el conocimiento de los postulantes y titulares a las licencias y/o habilitaciones con mayor eficacia.

1.5.2 En ese sentido, la Unidad PEL cuenta con personal que administra la ejecución de estas pruebas, quienes como mínimo deben tener las siguientes calificaciones:

- a) buen conocimiento de los RAB 61, 63 y 65, así como de los procedimientos establecidos para la administración de las pruebas teóricas;
- b) buen conocimiento del sistema de otorgamiento de licencias;
- c) buena disposición para la atención y comunicación con los clientes;
- d) alto nivel de integridad personal; y

1.5.3 Asimismo, las funciones a realizar por este personal son las siguientes:

- a) Aplicar y supervisar el sistema de pruebas de conocimientos para el otorgamiento de licencias al personal aeronáutico;
- b) realizar un aleccionamiento previo a cada postulante sobre el uso del sistema de exámenes, así como de las normas para su ejecución y conductas no aceptables;
- c) coordinar con los inspectores designados para la revisión del banco de preguntas de exámenes teóricos y orales, o el desarrollo de nuevos exámenes en las especialidades de operaciones, aeronavegabilidad y navegación aérea.
- d) coordinar con los inspectores designados la revisión de preguntas que han originado reclamos por parte de los postulantes, conforme a los procedimientos establecidos;
- e) elaborar y organizar la documentación necesaria para orientar a los solicitantes de licencias y habilitaciones sobre la aplicación de pruebas teóricas; y
- f) mantener un análisis estadístico de los exámenes de licencias y habilitaciones.
- g) reportar cualquier problema que pueda surgir en la ejecución de los exámenes teóricos a la jefatura de la Unidad de Licencias, proponiendo las soluciones adecuadas en cada caso.

2. Pruebas de vuelo y otras evaluaciones de pericia

2.1 Generalidades

2.1.1 Como parte de los requisitos para el otorgamiento de licencias y habilitaciones señaladas en los RAB 61, 63 y 65, la fase final para la calificación del personal aeronáutico la constituye la evaluación de pericia. En este aspecto, la Unidad PEL es quien tiene a su cargo la verificación de los requisitos previos para autorizar y emitir las órdenes para llevar a cabo estas evaluaciones, que en el caso de los miembros de la tripulación de vuelo se denominan **Pruebas de pericia en vuelo** por ser realizadas en una aeronave o un simulador de vuelo y, cuando se trata de personal no tripulante de

vuelo, la evaluación se realiza en tierra denominándose **Evaluación prácticas**, en ambos casos y con fines administrativos se denominaran evaluación oral/practica.

2.1.2 La Unidad PEL recibe el apoyo los inspectores de las especialidades de operaciones, aeronavegabilidad y navegación aérea.

2.1.3 Para estas evaluaciones se cuenta con los formatos adecuados y aprobados de acuerdo a los mecanismos establecidos por la DGAC, incluye los diversos elementos a ser evaluados, los cuales deberán cubrir como mínimo las maniobras y estándares establecidos en los requisitos de pericia del RAB 61, 63 y 65.

2.2 Currículo de maniobras a ser evaluadas en la verificación de pericia

2.2.1 Las habilidades prácticas o también llamadas de pericia a ser demostradas por el postulante a una licencia o habilitación, están establecidas en los estándares de pericia o estándares de verificaciones prácticas de la DGAC, para garantizar el cumplimiento de los requisitos indicados en los RAB 61, 63 y 65.

2.2.2 Conceptualmente, el programa para la demostración práctica es un poco diferente a la demostración de conocimientos teóricos, debido a que cada tarea debe ser descrita incluyendo las condiciones bajo las cuales ésta debe ser demostrada y el nivel de desempeño requerido. Sin embargo, mientras que algunos aspectos prácticos pueden ser descritos objetivamente, otros necesariamente requieren de un grado de subjetividad.

2.2.3 Por ejemplo, en el Capítulo E del RAB 61, Sección 61.615 (a)(5), se requiere entre otros, que el solicitante a una licencia de piloto comercial en la categoría de avión demuestre su competencia en volar a velocidades aerodinámicas críticamente bajas, pero el estándar y condiciones para su realización deben estar establecidas por la DGAC.

2.2.4 En este caso, los criterios de evaluación en un plan de estudios referido a esta tarea, puede incluir los objetivos de demostrar un vuelo recto y nivelado a una altitud designada de ± 50 pies, a una velocidad aerodinámica de no menos de 1,2 Vs de ± 5 nudos, y en vuelo equilibrado con no más de 1/4 del indicador de deflexión sostenido en los deslizamientos o patinajes.

2.2.5 El examinador de vuelo también exigirá al postulante pilotar el avión con suavidad y precisión, el ejercicio adecuado de un buen juicio y toma de decisiones, así como mantener la conciencia situacional en todo momento. Sin embargo, siempre que el postulante no haya adoptado una decisión imprudente para continuar el vuelo en condiciones inadecuadas, cierto margen puede ser permitido para compensar los factores meteorológicos como la turbulencia y otros que puedan suscitarse, sin poner en riesgo la seguridad operacional.

2.3 Relación del evaluador y evaluado

2.3.1 La determinación precisa e imparcial de los conocimientos y la pericia de un solicitante es una tarea compleja y exigente que requiere altos niveles de experiencia y conocimientos especializados, así como una comprensión excelente de los principios, los procedimientos y las técnicas de examen y evaluación. Los evaluadores tienen una gran responsabilidad en el sistema aeronáutico, por ello, deben dar ejemplo a sus respectivas profesiones y tener conocimientos detallados del sistema de otorgamiento de licencias, además de un alto nivel de integridad personal.

2.3.2 El evaluador como orientador debe contribuir a guiar al personal aeronáutico respecto al estricto cumplimiento de la normativa y las buenas prácticas aeronáuticas, en todo momento mantener un trato respetuoso y cordial con los postulantes, brindando una atmosfera adecuada para que el personal pueda rendir su evaluación sin tensiones. Así mismo, en su rol como autoridad supervisora debe inspeccionar que el personal aeronáutico se desempeñe en base a la correcta aplicación de las normas en relación a las evaluaciones.

2.3.3 Frente a conductas no autorizadas por parte de los postulantes durante la ejecución de una evaluación, el evaluador o supervisor de exámenes deberá intervenir inmediatamente cancelando la realización de la evaluación e informando al personal las consecuencias de su conducta de acuerdo al RAB 61, 63 o 65. Ante este tipo de eventos, deberá mantenerse el trato respetuoso con el postulante, y solo deberá de informarse del proceder de acuerdo a la normativa vigente.

Nota.- Se adjunta en el Apéndice 3-2 el modelo de instructivo sobre el evaluador y la evaluación.

2.4 Diseño de prueba prácticas y de pericia

2.4.1 Debido a que las verificaciones prácticas y de pericia en vuelo son generalmente llevadas a cabo por un solo examinador (inspector de la DGAC o examinador designado), es importante que la evaluación esté diseñada y orientada a asegurar su integridad y coherencia. Todas las pruebas del mismo tipo deben ser evaluadas de acuerdo con criterios estandarizados, independientemente del lugar donde se llevan a cabo, por quién y qué equipo de vuelo sea utilizado.

2.4.2 Los criterios de evaluación y rendimiento del evaluado, así como otras especificaciones para el diseño de las pruebas deberían incluir como mínimo:

- a) La duración máxima y mínima de una prueba individual y la proporción de tiempo dedicado a cada tarea o elemento. La duración máxima tiene dos aspectos: el examinador no puede prolongar innecesariamente una prueba ya que puede afectar injustamente el desempeño del postulante y, por otro lado, el evaluado debe ser capaz de realizar todas las tareas prácticas y responder a todas las preguntas realizadas por el examinador en un plazo de tiempo razonable.
- b) Cómo serán verificados los requisitos de experiencia mínima. Normalmente, esto es realizado tomando de referencia el libro de vuelo del postulante.
- c) La identificación de las tareas o maniobras que se pueden volver a intentar si no se cumplen los criterios, el número de intentos que se puede permitir y en qué condiciones. Algunas de las tareas como por ejemplo completar satisfactoriamente las acciones en una falla de motor después del despegue puede ser considerada como crítica y debiera ser completada con éxito en el primer intento; mientras que por ejemplo el mantenimiento de la altitud durante un viraje pronunciado se puede volver a intentar si los criterios no son superados en el primer intento. También debería establecerse el número total de reintentos permitidos en forma general.
- d) Los roles respectivos del examinador y el postulante en todas las fases, en particular con respecto a las emergencias reales o simuladas. Para las pruebas de vuelo no debe existir ninguna duda de quién es el piloto al mando y los procedimientos para la entrega y toma de control de la aeronave deben ser claros.
- e) El tipo de equipo que puede ser utilizado. La mayoría de las pruebas de vuelo para el otorgamiento de una licencia o habilitación se llevan a cabo en la aeronave apropiada; pero los dispositivos de instrucción para la simulación de vuelo aprobados también pueden ser aceptables en determinadas circunstancias. Todos los exámenes prácticos para los controladores de tránsito aéreo es preferible conducirlos en un dispositivo de instrucción, sin embargo, también es aceptable en una dependencia de control de tránsito aéreo.
- f) El tipo de evaluación que se requiere. El tipo más adecuado de evaluación a emplear para una prueba orientada al otorgamiento de una licencia es una evaluación global, donde el único resultado que se pretende es certificar la competencia, constituyendo una prueba holística en la que se evalúa el desempeño en cada área en lugar de centrarse en una sola.
- g) El tipo, contenido y duración de la sesión de retroalimentación. Al término de la prueba, el candidato debe ser informado de los resultados y, de ser aplicable, indicarle las fallas en las que ha incurrido o las deficiencias en su desempeño, así como aquellas tareas o maniobras que fueron bien efectuadas. No es usualmente apropiado que el examinador proporcione instrucción; sin embargo, el postulante debería ser alentado para realizar una autocrítica de su desempeño y realizar retroalimentación sobre la realización de la prueba.
- h) El informe del examinador. En todos los casos, para informar el resultado de la prueba se utilizan los formularios aprobados por la DGAC, debiendo ser llenados cuidadosamente por el examinador y en caso de considerar incluir comentarios, éstos deberán ser muy precisos, concisos y objetivos, aplicando el principio de lenguaje claro. Estos formularios deberán contar con los instructivos correspondientes para su aplicación, a fin de estandarizar los criterios con el personal responsable de su ejecución. El evaluado debe recibir copia de este reporte.

2.4.3 En este sentido, la Unidad PEL ha armonizado los estándares de certificación de pilotos (ECP), para las licencias y habilitaciones en la categoría avión, que se detallan a continuación:

- a) Estándares de certificación de piloto privado – avión.

- b) Estándares de certificación de piloto comercial – avión.
- c) Estándares de certificación de piloto de transporte de línea aérea y habilitación de tipo – avión.
- d) Estándares de certificación de habilitación de vuelo por instrumentos – avión; y

2.4.4 Además la Unidad PEL ha elaborado los estándares de certificación de pilotos para la licencia de categoría helicóptero;

2.4.5 Por otra parte la Unidad PEL ha adecuado estándares de evaluación para las verificaciones prácticas de licencias y habilitaciones del personal que no es miembro de la tripulación de vuelo.

Nota 1.- Los Estándares de certificación (ECP) están disponibles en: <https://www.dgac.gob.bo>

Nota 2.- El DSO/PEL-PRO-001 es el procedimiento para la administración del evaluación ora/practica (pruebas de pericia en vuelo o evaluación practica) de postulantes a licencias y habilitaciones.

2.5 Administración y ejecución de las pruebas

2.5.1 La administración de las pruebas oral/prácticas es similar a la administración de los exámenes teóricos, con la flexibilidad necesaria para que el solicitante coordine y programe su evaluación además considere postergaciones o modificaciones debido a la inclemencia del tiempo, aeronaves o equipos que están fuera de servicio o por incapacidad del evaluado debido a problemas médicos acreditados.

2.5.2 De la misma forma que para los exámenes teóricos, la Unidad PEL brinda información suficiente y disponible en el sitio web de la DGAC de todos los aspectos de las pruebas prácticas, en lo que concierne a requisitos y procedimientos.

2.5.3 Una vez que el examinador haya sido designado para evaluar a un postulante, debería contactar con el postulante para concluir los detalles y arreglos para la evaluación, en lo que se refiere al lugar y hora de la evaluación.

3. Inspector examinador DGAC

3.1 Generalidades

La Unidad PEL bajo su organigrama no cuenta con Inspectores examinadores, sin embargo Inspectores de la Unidad de OPS, AIR y ATM realizan las verificaciones de vuelo y verificaciones prácticas para la obtención de una licencia y/o habilitación, estos son denominados Examinadores DGAC.

Esta sección establece requerimientos e instrucciones para los Inspectores Evaluadores de la DGAC, referentes a la competencia, instrucción y a los principios de ética y conducta que deben seguir los mismos, ya que tienen un efecto directo en el desempeño de sus funciones.

3.2 Requisitos de calificación

3.2.1 Los requisitos mínimos que debe cumplir un examinador DGAC para llevar a cabo las citadas pruebas, son los siguientes:

- a) Ser titular de una licencia aeronáutica, contar con la habilitación de instructor y poseer las habilitaciones correspondientes, las cuales deben ser al menos equivalentes a las de la licencia o habilitación para la cual se realizarán las evaluaciones. Además, deberá acreditar experiencia aceptable y relevante en relación con las evaluaciones que se llevarán a cabo.
 - En el caso de examinadores pilotos para centros de instrucción contar con una experiencia de al menos mil (1000) horas de vuelo como piloto, de estas al menos doscientas (200) tengan relación con la habilitación que evaluara.
 - En el caso de examinadores pilotos para el transporte aerocomercial contar con una experiencia de al menos seis mil (6000) horas de vuelo como piloto.
 - En el caso de examinadores que no son pilotos, contar con una experiencia de al menos 5 años en las atribuciones su licencia.

- a) conocimiento y habilidad para aplicar e interpretar los reglamentos, políticas y guías establecidas por la DGAC, incluyendo el Anexo 1 sobre licencias al personal y documentos asociados de la OACI.
- b) poseer conocimiento de la RAB de las licencias correspondiente.
- c) no tener conflictos de interés personal o profesional con las funciones de evaluación.
- d) habilidad para redactar informes en forma clara y concisa, así como una buena comunicación oral.
- e) buen desempeño con los programas informáticos usualmente utilizados en la DGAC;
- f) iniciativa, tacto, buen juicio, precisión y la habilidad para mantener relaciones armoniosas de trabajo en su entorno laboral.

3.2.2 Los examinadores DGAC están considerados dentro del programa de instrucción de la Unidad PEL, para recibir la instrucción inicial, periódica y especializada correspondiente, así como la instrucción práctica en el puesto de trabajo, conforme a las evaluaciones que les serán asignadas.

3.2.3 Los requisitos para los inspectores que llevan a cabo las certificaciones de centros de instrucción y entrenamiento de aeronáutica civil y los centros médicos, están establecidos en el manual de certificación y vigilancia de centros de instrucción y de entrenamiento de aeronáutica civil M-PEL-001 y, el manual para la certificación o autorización y vigilancia de centros médicos aeronáuticos examinadores y médicos examinadores aeronáuticos M-AV/MED-003

3.2.4 Los inspectores cuentan con una credencial de inspector otorgada por la DGAC, en la que se especifica sus funciones, atribuciones con acceso irrestricto e ilimitado a las instalaciones aéreas y a la documentación de aviación conforme a los artículos de la Ley de Aeronáutica Civil 2902.

Nota: El Doc. 9379 en su Apéndice A de la Parte I, contiene ejemplos de cualificación para el inspector examinador, sin embargo no describe una experiencia específica en horas o años, por ello y debido al contexto de nuestro Estado en algunos casos es aceptable la experiencia demostrada.

3.3 Atributos personales de los inspectores examinadores

3.3.1 Es necesario que los inspectores sean receptivos, imparciales, actitud madura, con buen Juicio, que posean habilidades analíticas y tenacidad. Deben tener la capacidad de percibir situaciones de manera objetiva, comprender operaciones complejas desde una perspectiva amplia, y comprender sus responsabilidades individuales dentro de una organización completa. Constituye en especial importancia, el alto nivel de conducta, idoneidad moral que necesita poseer un inspector para imposibilitar todo acto de corrupción, soborno o gratificaciones indebidas por parte de alguna persona u organización.

3.3.2 Es necesario que el Inspector Examinador sea capaz de aplicar esos atributos con el fin de:

- a) Obtener y evaluar una evidencia objetiva de manera correcta;
- b) Mantener firme el propósito de la tarea asignada sin temor o favor;
- c) evaluar constantemente los efectos y resultado de las observaciones de las inspecciones /auditorías/investigaciones/evaluaciones, y las interacciones personales durante el desarrollo de estas tareas;
- d) interactuar con el personal involucrado de modo que se alcance el propósito de las tareas a desempeñar de la forma adecuada;
- e) reaccionar con sensibilidad ante las políticas regulatorias del país en el cual se lleva a cabo la tarea;
- f) llevar a cabo el proceso de las actividades encomendadas sin distracciones;
- g) prestar la debida atención y apoyo durante el proceso de las diferentes tareas encomendadas;
- h) reaccionar adecuadamente a situaciones estresantes;
- i) llegar a conclusiones aceptables basadas en las observaciones de las inspecciones/auditorías/investigaciones/evaluaciones; y

- j) mantener firmemente los criterios sobre determinada conclusión, mostrando evidencias que confirmen la veracidad de dicha conclusión, de forma tal que el personal quede satisfecho con sus argumentos.

3.4 Reglas de conducta

El Inspector debe observar las siguientes reglas de conducta:

- a) Puntualidad al momento de presentarse al trabajo, respetar los horarios designados para las tareas asignadas;
- b) presentarse en condiciones óptimas y adecuadas, es decir, con la vestimenta apropiada (de acuerdo a la condición climática), mantener una apariencia personal aseada y pulcra durante las horas de trabajo; debe contar con las herramientas o equipos necesarios, y mantenerse en condiciones físicas y mentales normales;
- c) prestar servicio completo y ágil en la ejecución de sus obligaciones, las cuales, si no fueren suficientes para mantener al inspector ocupado, este deberá notificar a su superior para la asignación de trabajo adicional;
- d) al ser un representante de la Autoridad, el inspector debe mantener una apariencia adecuada durante el cumplimiento de misiones, haciendo uso de servicios de alimentación o alojamiento de acuerdo al estatus del cargo que ejerce.
- e) responder inmediatamente a las instrucciones recibidas del jefe inmediato. En viajes en misión de trabajo, el inspector debe comunicarse oportunamente con el inmediato superior proporcionando los números telefónicos del lugar de trabajo, hotel o donde será posible encontrarlos;
- f) ser diplomático, cortés y cauteloso en el trato con colegas, jefes, directores, y con el público;
- g) de acuerdo a disposiciones administrativas de la DGAC referente a la aprobación de solicitudes de permisos para ausentarse en el trabajo, permisos de viaje, etc., y considerando que los inspectores pueden estar sujetos a una acción disciplinaria, dependiendo de las circunstancias, es necesario que los empleados cumplan con las políticas de la DGAC referidas a este tema;
- h) el inspector tiene la obligación de conservar y de proteger: fondos, propiedades, equipos y materiales de propiedad de la DGAC.
- i) no debe usar para beneficio propio, o permitir a personal ajeno la manipulación de equipos, propiedades, o fondos de la DGAC;
- j) proteger toda información confidencial, o aquella que no tenga éste carácter que no sea autorizada para circulación general. Es esencial que los inspectores no revelen o difundan ningún tipo de información confidencial o con carácter de "sólo para uso oficial", a menos que esté específicamente autorizado para realizar esta acción, excepto cuando existe una necesidad específica que requiera proporcionar tal información. La información confidencial no debe ser revelada de ninguna manera a nadie que no tenga la autorización apropiada, en consecuencia, es necesario que los inspectores se abstengan de:
 - I. divulgar cualquier información oficial obtenida a través del empleo estatal a cualquier persona no autorizada;
 - II. hacer pública cualquier información oficial antes de la fecha prescrita para su publicación autorizada;
 - III. usar para beneficio propio, permitir a otras personas utilizar cualquier información

- oficial para propósitos privados, o personales, que no esté disponible al público en general; y
- IV. está prohibido examinar documentos oficiales o registros de los archivos por razones personales, las falsificaciones intencionadas e ilegales, ocultación, disminución, o la eliminación no autorizada de documentos o registros oficiales;
- k) cumplir las leyes, reglas, regulaciones, y otras instrucciones superiores. Esto incluye a todas las normas establecidas, señales, e instrucciones relacionadas con seguridad en el trabajo (aspectos relacionados con seguridad industrial en aviación civil). Además, para evitar accidentes, es necesario que los Inspectores informen sobre fuentes potenciales de accidentes, y cooperar totalmente con los encargados de la seguridad para evitar que las personas o propiedades corran riesgos. El incumplimiento intencionado a los actos que se describen a continuación, constituyen una base para acciones disciplinarias:
- i. Falta en reportar una situación de la que se tiene conocimiento y que pueda terminar en accidente que involucre lesiones a personas o daño a la propiedad o equipo;
 - ii. falta en no usar vestimenta o equipo de seguridad (por ejemplo, falta en no usar dispositivos de seguridad cuando estos se han suministrado;) y
 - iii. poner en riesgo la seguridad o causar lesiones al personal o daños a la propiedad o equipos por negligencia;
- l) defender con integridad la confianza pública depositada en la posición a la cual ha sido asignado por la DGAC;
- m) reportar violaciones confirmadas o posibles faltas a la ley, reglamentos, o políticas a través de los canales apropiados;
- n) a nombre de la DGAC, dedicarse a actividades privadas por lucro personal, o cualquier otro propósito no autorizado, con propiedades de la DGAC;
- o) debe prestar toda la ayuda y testimonio a cualquier supervisor u oficial que lleve a cabo una investigación oficial o consulta acerca de los asuntos en investigación que pudiesen surgir bajo la ley, reglas, y regulaciones fiscalizadas por la DGAC;
- p) es totalmente prohibido uso de drogas ilícitas u otras sustancias, uso y abuso del alcohol, de forma tal que pueda afectar su rendimiento en el trabajo. Basándose netamente en el principio del ejemplo y la responsabilidad de la DGAC ante todas las esferas de la aviación civil,
- q) cualquier inspector que incurra en lo indicado en el literal **p)**, el uso, posesión, compra, o estar bajo la influencia de drogas en tiempo de trabajo, cuyas actividades pudiesen afectar la seguridad de personas o propiedades, queda automáticamente suspendido de sus obligaciones relacionadas con sus funciones, sin perjuicio de las medidas disciplinarias que adopte la DGAC. Cuando exista una evidencia objetiva de algún inspector esté involucrado en el cultivo, procesado, fabricación, venta, disposición, transporte, exportación, o importación de narcóticos, marihuana, drogas o sustancias depresivas o estimulantes, se le suspenderá inmediatamente de sus actividades de la DGAC., también serán separados de su puesto de trabajo y responsabilidades inmediatamente;
- r) realizar declaraciones irresponsables, falsas, o difamatorias, sin fundamento; y
- s) están prohibidas las grabaciones y fotos sin el conocimiento o autorización del explotador u organización.

3.5 Acoso sexual y discriminación racial

3.2.5 Todos los inspectores tienen el derecho de trabajar en un medio donde sean tratados con dignidad y respeto. Los actos de acoso sexual (Ley N° 348 de 9 de marzo de 2013) y discriminación racial (Ley 045 de 8 de octubre 2010 Contra el racismo y toda forma de discriminación) serán tratados según las leyes vigentes citadas, como faltas de mala conducta en violación a la política de la DGAC contra estas acciones.

3.2.6 Todos los inspectores tienen la responsabilidad de comportarse de manera apropiada y tomar las acciones apropiadas para eliminar el acoso sexual y discriminación racial en el lugar de trabajo. Las acciones que están en violación con la política de la DGAC incluyen, pero no están limitadas, a lo siguiente:

- a) Burlas, bromas, comentarios, o preguntas inoportunas de carácter sexual o racial;
- b) miradas sexuales impertinentes o gestos;
- c) cartas inoportunas, llamadas telefónicas, o materiales de naturaleza sexual o de discriminación racial;
- d) contacto físico, o toques importunos de naturaleza sexual; y
- e) promesas o beneficios a cambio de favores sexuales.

3.2.7 Es necesario que los inspectores que experimenten acoso sexual o discriminación racial por parte de otros, lo informen inmediatamente a su jefe inmediato superior o a un nivel más alto si la acusación involucra al jefe inmediato superior. Cuando existe evidencia objetiva que un incidente de esta naturaleza ha ocurrido, se tomará una acción disciplinaria, según corresponda.

3.6 Eventos sociales, ceremoniales o vuelos inaugurales

3.2.8 Se prohíbe a los funcionarios de la DGAC aceptar regalos, favores, gratitudes, o cualquier otra cosa de valor monetario, incluyendo transporte gratis, proveniente de una persona o compañía que está sujeta al cumplimiento de las regulaciones, que tiene o está buscando tener relaciones contractuales con la DGAC, o que tiene intereses que podrían estar afectados por el desempeño, o el no desarrollo de las obligaciones de ciertos empleados en particular.

3.2.9 Teniendo en cuenta las relaciones de trabajo que mantienen los inspectores de la DGAC con los CIAC's/CEAC's con los explotadores y organizaciones de mantenimiento, se hace muy difícil rechazar ciertas invitaciones a eventos sociales, o pequeños regalos de recuerdo; por tanto juega un papel importante el juicio del inspector en la aceptación de tales invitaciones.

3.2.10 El hecho de aceptar invitaciones de aerolíneas, fabricantes de aeronaves, o de otros negocios relacionados con la aviación, para vuelos inaugurales o para transporte gratuito en conexión con inauguraciones y eventos ceremoniales similares, está prohibido sin la previa autorización del jefe inmediato superior. Invitaciones de esta naturaleza pueden ser aceptadas, si el inspector es asignado por la DGAC para llevar a cabo funciones oficiales que estén relacionadas con dicho evento.

3.7 Otros empleos

3.2.11 El Inspector Examinador no podrá ejercer labores remuneradas y/o no remuneradas en asesoramiento, educación, instrucción, trabajos extras ni nada concerniente a la industria aeronáutica.

3.2.12 Podrá ejercer trabajos no concernientes a la industria aeronáutica, siempre que se efectúe fuera de instalaciones aeronáuticas o de la autoridad aeronáutica y fuera del horario de trabajo.

4. Examinadores designados de vuelo y de verificaciones prácticas

4.1 Generalidades

4.1.1 Cuando el número de inspectores de seguridad operacional de la DGAC no es suficiente para cubrir la demanda de las verificaciones de pericia, conforme a los Reglamentos Aeronáuticos Bolivianos, puede optar por autorizar a examinadores de vuelo y de verificaciones prácticas designados, a través del procedimiento DSO/PEL-PRO-007.

4.1.2 A los examinadores designados la DGAC les otorga una credencial y Resolución Administrativa específica que les otorga los privilegios de efectuar en representación de la DGAC verificaciones de vuelo y prácticas (evaluaciones oral/prácticas) según corresponda, por un periodo de tiempo determinado, luego de lo cual tendrán que acreditar ciertos requisitos para la renovación de la autorización, así como evaluaciones de observación de su desempeño por parte de un inspector de la DGAC.

4.1.3 La designación de los examinadores para las diversas verificaciones de pericia y chequeos prácticos de licencias y habilitaciones del personal aeronáutico, será efectuada de acuerdo a los procedimientos establecidos por la DGAC, luego de analizar la experiencia e idoneidad de cada solicitante. Esta designación estará sujeta a las necesidades y requerimientos de la Autoridad Aeronáutica y no del interesado.

4.1.4 La capacitación inicial y periódica se encuentra establecida en el programa de capacitación de la DSO, a fin de que asuman sus funciones y responsabilidades.

4.1.5 Todos los examinadores deberán cerciorarse de mantener al día las cualificaciones correspondientes a su ámbito de responsabilidad.

4.1.6 La Unidad PEL tiene actualizado el registro de cualificación de los examinadores de vuelo y prácticos, el cual contiene, las horas voladas, instrucción inicial y periódica, entre otros documentos.

4.2 Examinador de vuelo designado por la DGAC

4.2.1 Conforme a los requisitos establecidos en el Capítulo K del RAB 61, para postular a ser considerado como examinador de vuelo designado por la DGAC, se debe cumplir con los siguientes requisitos previos establecidos en la Sección 61.1205 del Capítulo K del RAB 61:

- a) Ser titular de una licencia igual o superior a la prueba de pericia o verificación de la competencia que requiere efectuar, así como la habilitación correspondiente a las mismas.
- b) Poseer la habilitación de instructor de vuelo para efectuar la prueba de pericia en la categoría, clase o tipo de aeronave en la que será designado.
- c) Estar calificado para actuar como piloto al mando de la aeronave durante la prueba de pericia o verificación de competencia y reunir los requisitos de experiencia aplicables.
- d) El aspirante a una autorización de examinador de vuelo deberá haber recibido y aprobado un curso de estandarización por parte de la DGAC.
- e) El curso de estandarización deberá consistir en instrucción teórica y práctica conforme al programa establecido por la DGAC, que incluya procedimientos, estándares y formularios para la evaluación del personal aeronáutico.
- f) El aspirante a una autorización de examinador habrá realizado, al menos, una prueba de pericia, incluyendo la reunión previa y posterior al vuelo (briefing), dirección de la prueba de pericia, evaluación del que está realizando la prueba de pericia, informe final y registro/documentación, en el papel de examinador para el cual se va a dar la habilitación. Esta prueba de aceptación para la autorización de examinador será supervisada por un inspector de la DGAC.

4.2.2 Funciones múltiples. Siempre y cuando reúna los requisitos de calificación y experiencia señalados en el Capítulo K del RAB 61 para cada función a realizar, los examinadores no están

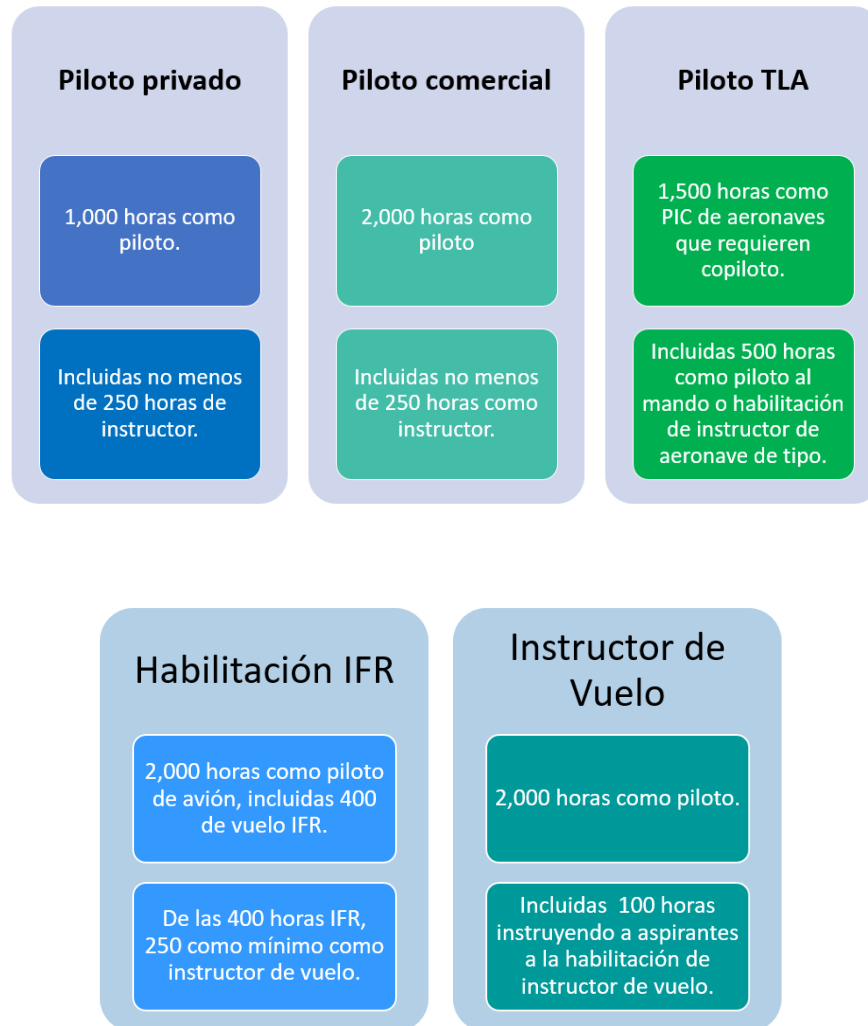
limitados a un solo papel como examinador de vuelo para la obtención de licencias y habilitaciones o verificación de la competencia de los titulares de habilitaciones.

4.2.3 Los examinadores de vuelo designados pueden acreditar las siguientes autorizaciones conforme a la Sección 61.1200:

- a) Examinador de vuelo (para licencias de pilotos).
- b) Examinador de habilitación de tipo.
- c) Examinador de habilitación de clase.
- d) Examinador de habilitación de vuelo instrumental.
- e) Examinador de vuelo en dispositivo de instrucción para simulación de vuelo.
- f) Examinador de habilitación de instructor.

4.2.4 Asimismo, conforme a la Sección 61.1215 debe contar con la siguiente experiencia de vuelo acorde con las atribuciones a ser otorgadas, que se resumen en la siguiente Figura 3-1:

Figura 4-1. Requisitos de experiencia aeronáutica para examinador de vuelo designado



4.2.5 Un Examinador Designado está autorizado a desempeñar las siguientes funciones:

- a) Conducir exámenes orales y prácticos que llevarán al otorgamiento de una licencia y/o a una habilitación.
- b) 2. Emitir un Informe Insatisfactorio para aquellos solicitantes que durante un examen práctico conducido por el Examinador Designado, no llegaron a cumplir los estándares de un examen Oral/Práctico para la emisión de una licencia o habilitación.
- c) 3. Emitir un Informe de discontinuación cuando el examen práctico es terminado por razones climáticas no pronosticadas, cuando el Examinador Designado o el solicitante queda incapacitado físicamente, la aeronave tiene dificultades mecánicas después de que el examen ha comenzado, u otras situaciones no anticipadas (previstas).
- d) Lo descrito en la Resolución Administrativa y las tareas específicas a ejecuta mediante los Memorándums de Designación.

4.2.6 Limitaciones del examinador de vuelo. Conforme a la Sección 61.1220 el examinador de vuelo designado tiene las siguientes limitaciones:

- a) No llevará a cabo pruebas de pericia o verificación de la competencia para los postulantes a una licencia, habilitación o autorización, cuando:
 - i) haya proporcionado la instrucción de vuelo requerida para la calificación que llevará a cabo; o
 - ii) haya sido responsable de la recomendación para la prueba de pericia de la licencia o habilitación del postulante a ser evaluado.
- b) El examinador será responsable de eximirse de cualquier evaluación, cuando considere que pueda verse afectada la objetividad de la misma, por existir o poder percibirse un conflicto de intereses.

4.2.7 Validez de la autorización. De acuerdo con los requisitos de la Sección 61.1210 y el procedimiento DSO/PEL-PRO-009, la validez de la autorización es válida por no más de tres (3) años y puede ser renovada a discreción de la DGAC, siempre que el titular cumpla con lo siguiente:

- a) Realizar al menos dos (2) pruebas de pericia o verificación de competencia anualmente;
- b) asistir a un curso de instrucción periódica para examinadores desarrollado por la DGAC ; y
- c) una de las pruebas de pericia o verificación de la competencia realizada durante el último año de validez de la autorización haya sido supervisada por un inspector de la DGAC.
- d) Cuando el solicitante de la renovación tenga privilegios para más de una categoría de examinador, la renovación combinada de todos los privilegios del examinador puede ser efectuada con el cumplimiento de los requisitos señalados en los Párrafos a) y b) precedentes, así como una prueba de pericia como examinador ante la DGAC, de acuerdo a lo señalado en el Párrafo (a)(6) de la Sección 61.1205.

4.2.8 Considerando que la autorización de examinador de vuelo designado es válida inicialmente por un año y posterior a su vigilancia por un período de tres (3) años, debería establecerse mecanismo para establecer un historial y seguimiento de su actuación durante este período, para ser considerado por la DGAC al momento de evaluar la renovación de la autorización o la suspensión de la misma, si el caso lo amerita.

4.2.9 El examinador de vuelo designado juega un papel importante en la calificación del personal aeronáutico ya que, si bien su actuación se basa en requisitos, condiciones y límites establecidos por la DGAC para la ejecución de cada prueba, es la opinión y juicio personal del examinador quien decide si el postulante pasa o no la prueba.

4.2.10 Los requisitos antes mencionados constituyen los métodos establecidos por la DGAC para garantizar sus cualificaciones y el mantenimiento de su competencia, así como para asegurar la calidad del resultado de las pruebas que le asignen, estando sujetos también al cumplimiento del programa de instrucción de la Dirección de Seguridad Operacional.

4.3 Examinador de pruebas prácticas para la licencia de mecánico de mantenimiento y sus habilitaciones

4.3.1 La DGAC podrá, cuando lo considere conveniente, autorizar examinadores designados para un CIAC 147, conforme a los requisitos establecidos, por un período de hasta tres (3) años, para las evaluaciones prácticas de expedición de la licencia de mecánico de mantenimiento de aeronaves, de acuerdo a las siguientes habilitaciones para las cuales sea autorizado:

- a) Examinador para la habilitación célula;
- b) examinador para la habilitación de motores; y
- c) examinador para la habilitación de aviónica.

4.3.2 Los postulantes para examinadores deben poseer la habilitación en su licencia de mecánico de mantenimiento de aeronaves correspondiente al tipo de pruebas de pericia para las cuales serán designados y demostrar que tienen experiencia ejerciendo las atribuciones de dicha habilitación por un período no inferior a 3 años, así como experiencia impartiendo instrucción por lo menos dos (2) años.

4.3.3 El examinador designado sólo podrá ejercer funciones, si previamente recibió la instrucción requerida en los Párrafos (c) y (d) de la Sección 147.210 de este capítulo, así como la instrucción correspondiente de la DGAC respecto a sus deberes y responsabilidades como examinador, los procedimientos y métodos de evaluación del personal aeronáutico y la instrucción práctica en el puesto de trabajo (OJT) antes de iniciar sus funciones.

4.3.4 El examinador designado deberá aprobar ante un inspector de la DGAC un examen de conocimientos teóricos y una verificación de pericia inicial y periódica cada doce (12) meses en el taller en el cual realizará la evaluación de los alumnos, que requieran el otorgamiento de una licencia y/o habilitación correspondiente.

4.3.5 El postulante a una autorización de examinador habrá realizado, al menos, una prueba de pericia, que incluya la reunión previa, dirección de la prueba de pericia, evaluación del que está realizando la prueba de pericia, informe final y registro/documentación, en el papel de examinador para el cual se va a otorgar la habilitación. Esta prueba de aceptación para la autorización de examinador será supervisada por un inspector de la DGAC.

4.4 Examinador de pruebas prácticas para la licencia y habilitaciones de la licencia de controlador de tránsito aéreo y la licencia de operador de estación aeronáutica

4.4.1 Conforme a lo indicado en la Sección 141.240 del RAB 141, la DGAC puede autorizar cuando lo considere necesario, a examinadores designados para un centro de instrucción RAB 141 Tipo 1, para realizar las pruebas prácticas para la expedición de la licencia de controlador de tránsito aéreo y habilitaciones correspondientes, así como para la licencia de operador de estación aeronáutica.

4.4.2 Para ello, adicional al cumplimiento de lo señalado en la Sección 141.210 (c) y (d) del RAB 141, así como la instrucción correspondiente por parte de la DGAC respecto a sus deberes y responsabilidades como examinador, los procedimientos y métodos de evaluación del personal aeronáutico y la instrucción práctica en el puesto de trabajo (OJT), antes de iniciar sus funciones, el postulante deberá acreditar previamente lo siguiente:

- a) Ser titular de una licencia correspondiente al curso de instrucción a examinar, de acuerdo a los requisitos establecidos en los Capítulos B y E del RAB 65;
- b) ser titular de las habilitaciones relacionadas con los cursos de instrucción que examinará, conforme a lo requerido en el Capítulos B del RAB 65;
- c) haber aprobado satisfactoriamente un curso de técnicas de instrucción;
- d) aprobar un examen de conocimientos sobre los cursos de instrucción a examinar, así como de las disposiciones aplicables del RAB 65 y este documento; y

e) haber ejercido durante al menos ocho (8) años la atribución de su habilitación.

4.4.3 Asimismo, el examinador designado deberá aprobar una verificación de pericia inicial y periódica cada veinticuatro (24) meses con un inspector de la DGAC.

4.4.4 El examinador podrá ejercer funciones siempre que cuente con la autorización escrita otorgada por la DGAC.

Nota.- El Procedimiento DSO/PEL-PRO-009 refiere el método para la designación de examinador y su renovación.

4.5 Expediente del examinador designado

4.5.1 La Unidad PEL mantendrá los expedientes de los examinadores designados, y debe contener mínimamente lo siguiente:

- a) Certificados del curso Examinador Designado, inicial y/o periódico;
- b) Registros de las exámenes y vigilancia.
- c) Resolución Administrativa de acreditación como examinador.
- d) Licencias, habilitación tipo o clase y también la habilitación de instructor y certificado médico vigentes (si aplica).

4.6 Delegación de funciones de exámenes teóricos en centros de instrucción y de entrenamiento de aeronáutica civil

4.6.1 No aplica en el Estado Plurinacional de Bolivia.

PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

CAPÍTULO 4

SISTEMA DE EVALUACIÓN DE COMPETENCIA LINGÜÍSTICA

Índice	Páginas
1. Generalidades y requisitos	C4-1
2. Demostración de competencia lingüística	C4-2
3. Diseño y desarrollo de la evaluación	C4-5

1. Generalidades y requisitos

1.1 De acuerdo a lo dispuesto en el Anexo 1 sobre licencias al personal y los RAB 61, 63 y 65, los titulares de licencias que utilizan la radiotelefonía para las comunicaciones aire-tierra deben ser competentes en hablar y comprender el idioma utilizado en las comunicaciones radiotelefónicas. En tal sentido, los pilotos, los navegantes, mecánicos de a bordo que tengan que usar la radiotelefonía a bordo de una aeronave, los controladores de tránsito aéreo y los operadores de estación aeronáutica deben haber demostrado su competencia, debiendo ésta ser inscrita en su licencia.

1.2 Asimismo, las comunicaciones radiotelefónicas aire-tierra pueden llevarse a cabo en el idioma normalmente usado por la estación terrestre o en inglés. En operaciones de la aviación civil internacional, el inglés tiene un claro papel como lengua internacional ampliamente utilizado por la comunidad aeronáutica.

1.3 El inglés también debe estar disponible en todas las estaciones terrestres que presentan servicios en aeropuertos y rutas utilizados en la aviación civil internacional conforme lo establece el Anexo 10, Volumen II Capítulo 5 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional. En consecuencia, todos los controladores de tránsito aéreo que participen en la aviación civil internacional debe tener habilidad en hablar y entender este idioma.

1.4 Por ello, conforme se indica en el Párrafo 1.2.9 del Anexo 1 y en los RAB 61, 63 y 65, todas las licencias cuyos titulares requieren una demostración de competencia lingüística, deben estar inscritas, ya sea con una declaración de cumplimiento conforme al Apéndice 1 de los citados reglamentos o con una declaración de no cumplimiento según el Artículo 39 b) del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

1.5 Es importante indicar que la fraseología normalizada de la OACI mantiene su importancia y siempre debería ser utilizada cuando sea aplicable. Sin embargo, una lista finita de la fraseología no puede cubrir todas las situaciones posibles y por lo tanto debe ser incrementada con lenguaje simple, especialmente para describir acontecimientos inusuales o cuando se requiere efectuar una aclaración o explicación más amplia, donde la fraseología aeronáutica resulta insuficiente.

1.6 Para cumplir con los requisitos de competencia lingüística de la OACI, el postulante a una licencia o el titular de la misma, debe demostrar de una manera aceptable para la DGAC estos requisitos.

1.7 El Doc 9835 - Manual sobre la aplicación de los requisitos de la OACI en materia de competencia lingüística, contiene y proporciona detalles técnicos más amplios en esta materia.

1.8 Las evaluaciones de competencia lingüística en el idioma inglés, requeridas para el personal aeronáutico serán realizadas por los Centros Evaluación de Competencia Lingüística autorizados por la DGAC mediante el Manual para la Autorización de Centros de Evaluación de Competencia Lingüística.

1.9 La Unidad de Licencias al Personal a través del funcionario asignado:

- a) Anualmente y previa solicitud del Centro de Evaluación de Competencia Lingüística (CECL) se recertificará evaluando los criterios establecidos en la Lista de Verificación CL-1-CECL y CL-2-CECL, así también si existiera irregularidades en el CECL se realizara una vigilancia no programada haciendo uso de la lista de verificación CL-3-CECL.
- b) Verificar la instrucción inicial y periódica del personal evaluador de los Centros de Evaluación de Competencia Lingüística y de la DGAC;
- c) Anualmente validara el material utilizado por los centros de idiomas para las evaluaciones (preguntas, figuras y audios) para garantizar la calidad de las evaluaciones y las oportunidades de mejora de las mismas;
- d) Revisará en forma aleatoria los audios de evaluaciones a fin de asegurar la transparencia y adecuada aplicación de los criterios establecidos en el Manual de Autorización a Centros de Evaluación de Competencia Lingüística;
- e) Llevará a cabo estadística de los resultados de las evaluaciones efectuadas por los Centros de Evaluación de competencia lingüística.

2. Demostración de competencia lingüística

2.1 Los requisitos de competencia lingüística de la OACI están enfocados exclusivamente a la habilidad de hablar y entender, no está dirigido a la habilidad en leer o escribir el idioma.

2.2 En términos de una comunicación aeronáutica efectiva, se requiere hablantes competentes que puedan:

- a) comunicarse eficazmente en situaciones de trato oral únicamente (telefonía / radiotelefonía) y en situaciones de contacto directo;
- b) comunicarse con precisión y claridad sobre temas comunes, concretos y relacionados con su trabajo;
- c) utilizar estrategias comunicativas apropiadas para intercambiar mensajes y para reconocer y resolver malos entendidos;
- d) 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;
- e) utilizar un dialecto o acento que sea inteligible para la comunidad aeronáutica.

2.3 Además de los descriptores holísticos que se citan en el Párrafo 2.2 de este manual, una persona debe demostrar el nivel de competencia lingüística en seis descriptores lingüísticos o categorías específicas que se establecen en la escala de competencia lingüística de la OACI, las cuales se detallan a continuación en forma resumida:

- a) **Pronunciación.** Los componentes básicos de la pronunciación y en consecuencia del acento, son los sonidos individuales (fonemas), los patrones de acentuación de sílabas y palabras, y las reglas que rigen el ritmo y la entonación de las oraciones o enunciados. La pronunciación es particularmente sensible a la influencia de la lengua primaria o de las variedades regionales y de ella depende en buena parte la inteligibilidad de los mensajes. Los procesos de aprendizaje que participan en el desarrollo de la pronunciación comprenden:
 - i) La escucha y percepción de fonemas y articulaciones significativas;
 - ii) la reproducción por medio de la repetición y la práctica; y
 - iii) el perfeccionamiento en respuesta a la corrección puntual o como resultado del éxito en la comunicación.

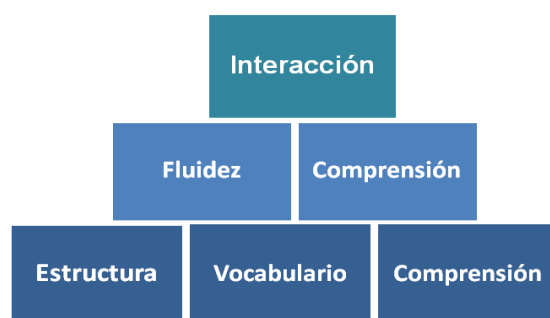
- b) **Estructura.** La capacidad de articular con precisión y propiedad estructuras sintácticas simples y complejas y los componentes gramaticales de la lengua, como los tiempos y modos verbales. La corrección gramatical y sintáctica es esencial para poder transmitir significados y sentidos. El grado de precisión con que se ponen en juego estas destrezas es un indicador visible del dominio lingüístico. Los procesos de aprendizaje que participan en el desarrollo de la competencia gramatical comprenden:
- i) El descubrimiento de reglas sintácticas y gramaticales a través de presentaciones y explicaciones o por métodos inductivos;
 - ii) la ejercitación de cada estructura por separado; y
 - iii) su utilización en el contexto apropiado.
- c) **Vocabulario.** El vocabulario se compone de palabras y expresiones fijas o locuciones formadas de varias palabras. Por lo general, se clasifican de acuerdo con su función o su contenido semántico. El grado de dominio de la lengua podrá entonces deducirse de la riqueza del vocabulario, así como la precisión y velocidad con que el hablante lo utiliza en una situación dada. Esta competencia abarca también la capacidad de parafrasear. Los procesos de aprendizaje que participan en el desarrollo de la competencia léxica comprenden:
- i) La identificación y memorización de unidades nuevas;
 - ii) su reconocimiento y reutilización en contexto;
 - iii) la aplicación de las reglas de construcción de palabras (morfología);
 - iv) el empleo del conocimiento "colocacional", es decir el uso convencional de determinadas palabras en pares o frases fijas; y
 - v) la correcta utilización de las palabras en su contexto gramatical y sintáctico.
- d) **Fluidez.** La fluidez es la capacidad de producir un discurso no ensayado a la velocidad o ritmo adecuado. Conforme aumenta el grado de dominio, van desapareciendo las vacilaciones no funcionales y las "interjecciones dubitativas" que delatan la actividad mental del procesamiento o un excesivo afán de perfección. Además, el hablante adquiere la capacidad de guiar al oyente a lo largo del discurso utilizando los recursos léxicos, estructurales y fonológicos del lenguaje. Los procesos de aprendizaje que participan en el desarrollo de la fluidez incluyen:
- i) El dominio de otras destrezas complementarias;
 - ii) la práctica, la repetición;
 - iii) los ejercicios de producción con un mínimo de intervención del instructor.
- e) **Comprensión.** La comprensión es la capacidad de reconocer y decodificar enunciados verbales. A medida que se desarrolla esta habilidad disminuye la dificultad ante un discurso complejo, sobre temas imprevistos o desconocidos, pronunciado con un acento o estilo de disertación extraño, o en malas condiciones de recepción (ruido de fondo, etc.). El grado de perfeccionamiento de esta competencia puede deducirse del nivel de detalle y la velocidad de comprensión. Los procesos de aprendizaje que participan en el desarrollo de la comprensión incluyen:
- i) El dominio de otras destrezas complementarias;
 - ii) el avance progresivo de un lenguaje simplificado al lenguaje natural; y
 - iii) ejercicios graduados de comprensión auditiva tales como reconocimiento de palabras, sentido general, significados complejos y deducciones
- f) **Interacción.** La habilidad de participar en un intercambio verbal espontáneo y alcanzar las metas comunicativas buscadas. Frente a un hablante con un alto dominio de esta destreza, el oyente realiza un menor esfuerzo y hace menos concesiones para mantener la conversación. Una buena interacción se caracteriza por la rapidez y pertinencia de las respuestas, la capacidad de

ofrecer nueva información, de tomar iniciativas discursivas, de reaccionar frente al discurso del interlocutor y de detectar y resolver los malentendidos que se produzcan. Los procesos de aprendizaje que participan en el desarrollo de la interacción incluyen:

- i) Ejercicios para adquirir y reforzar la fluidez y la comprensión;
- ii) la observación de situaciones de interacción entre otras personas;
- iii) la práctica activa en situaciones con distintos interlocutores.

2.4 La articulación de las destrezas puede ilustrarse en forma de pirámide, como se ve en la Figura 4-1. En esta representación, las tres destrezas lingüísticas complementarias (estructura, vocabulario y pronunciación) ubicadas en la base de la pirámide son utilizadas tanto por el hablante como por el oyente y constituyen la plataforma sobre la cual se asienta la expresión oral (fluidez) y la comprensión oral. Éstas a su vez se combinan para dar al individuo la capacidad de interactuar.

Figura 4-1. Estructura piramidal de las habilidades que conforman el dominio lingüístico



2.5 Los requisitos de competencia lingüística de la OACI, conforme lo indica el Doc. 9835 se aplican tanto a los hablantes nativos como los no nativos, y no debe ser visto únicamente para mejorar las comunicaciones por parte de los no nativos hablantes. En una demostración de competencia lingüística establecida por la OACI, la calificación se deberá efectuar tomando en cuenta los siguientes niveles:

- | | |
|------------------------------|---|
| a) Nivel 1 (Pre-elemental) | Indica una competencia inferior al nivel mínimo requerido por la OACI. Sirve como un punto de referencia para efectuar instrucción. |
| b) Nivel 2 (Elemental) | Indica una competencia inferior al nivel mínimo requerido por la OACI. Sirve como un punto de referencia para efectuar instrucción. |
| c) Nivel 3 (Pre-operacional) | Indica una competencia inferior al nivel mínimo requerido por la OACI. Sirve como un punto de referencia para efectuar instrucción. |
| d) Nivel 4 (Operacional) | Es el mínimo estándar de competencia lingüística requerido por la OACI para las comunicaciones radiotelefónicas. Se requiere una evaluación periódica cada tres años. |
| e) Nivel 5 (Avanzado) | Indica una competencia más avanzada al estándar mínimo requerido por la OACI. Se requiere una evaluación periódica cada seis años. |
| f) Nivel 6 (Experto) | Indica una competencia significativamente más avanzada al estándar mínimo requerido por la OACI. No requiere evaluaciones periódicas. |

2.6 La competencia lingüística de una persona es determinada por el más bajo nivel alcanzando en una de los descriptores lingüísticos citados en el párrafo 2.4 de este manual. Por ejemplo, si una persona obtiene Nivel 3 en Pronunciación y las demás categorías están calificadas en niveles del 4 al 6, la competencia lingüística general de esa persona será calificada como Nivel 3 Pre-operacional debido a que la pronunciación, acento, ritmo y entonación tienen la influencia de la

lengua primaria o de la variante regional y con frecuencia interfieren en la facilidad de comprensión. En tal sentido, la instrucción que deberá recibir esta persona para alcanzar como mínimo el Nivel 4 deberá estar enfocado en mejorar su pronunciación.

2.7 Es importante precisar, que para obtener el nivel mínimo de competencia lingüística requerido por la OACI (Nivel 4 Operacional), la persona debe demostrar su competencia en este nivel en todos los descriptores lingüísticos evaluados.

2.8 En lo que se refiere al reconocimiento de las evaluaciones de competencia lingüística, un Estado podría llevarlo a cabo considerando que los criterios de evaluación se encuentran estandarizado por la OACI, siempre que previamente haya comprobado que el otro Estado realiza evaluaciones formales de conformidad con los RAB 61, 63 y 65, figurando en la inscripción el nivel y vigencia de competencia lingüística en la licencia extranjera y contactando para su verificación con la Oficina PEL del Estado extranjero.

3. Diseño y desarrollo de la evaluación

3.1 Los requisitos de competencia lingüística de la OACI aplican sólo a hablar y comprender. Las pruebas de lectura, gramática, escritura o vocabulario no proporcionan evidencia de que una persona cumple con este requisito, por cuanto la persona que puede leer y escribir bien el inglés no necesariamente puede hablarlo de la misma forma. Por el contrario, una persona que no es un buen lector o escritor de inglés puede ser un hablante competente.

3.2 Por lo tanto, cada evaluación de idioma en aviación necesita cumplir con los siguientes criterios:

- a) Debe ser una prueba de competencia para hablar y comprender;
- b) debe basarse en la escala de calificación de la OACI y los descriptores holísticos establecidos;
- c) debe evaluar la competencia de hablar y comprender el idioma en un contexto apropiado a la aviación; y
- d) debe evaluar el uso del idioma inglés en un contexto más amplio que el de la fraseología aeronáutica de la OACI.

3.3 Para el diseño y desarrollo de las pruebas de competencia lingüística en aviación se deben tomar en cuenta las mejores prácticas, requiriendo la participación de expertos operativos y lingüísticos.

3.4 Con el fin de garantizar que se cumplen los estándares establecidos, los elaboradores de pruebas deberían seguir y documentar, los siguientes pasos básicos durante el proceso de desarrollo:

- a) Análisis de necesidades;
- b) estructura de la prueba;
- c) redacción de cada ítem de la prueba;
- d) pruebas y análisis de datos;
- e) revisión, nuevas pruebas y análisis de datos; y
- f) evaluación comparativa y establecimiento de requisitos.

3.5 Por otro lado es válido adoptar o armonizar una prueba de competencia lingüística siempre y cuando ésta cumpla los estándares dispuestos en el Doc. 9835.

3.6 Las mejores prácticas para evaluación de competencia lingüística recomiendan como mínimo dos evaluadores debidamente entrenados y estandarizados, siendo uno de ellos especialista en idiomas y el otro especialista en operaciones (pilotos, controladores e instructores de vuelo o examinadores en los procesos de evaluación). Al usar como mínimo a dos evaluadores se reducen las posibilidades de error de calificación y se facilita la evaluación integral de cada examinado.

3.7 Durante el desarrollo de la prueba los evaluadores deben intercambiar los roles de calificador e interlocutor, para poder lograr una evaluación más objetiva.

3.8 Los evaluadores deberán cumplir con una formación inicial y periódica con el propósito de alcanzar un nivel de estandarización en su actuación, elemento vital para la objetividad. Como parámetros los evaluadores deberán recibir 40 horas de instrucción inicial y 24 horas de instrucción periódica por año, así como cumplir con los siguientes requisitos como mínimo:

- a) El evaluador operacional debe demostrar competencia lingüística al nivel de experto (Nivel 6) (Hablar y entender) de la OACI en el idioma a evaluar, con la finalidad que la evaluación del dominio lingüístico de los candidatos lleve el sello de la credibilidad y sea efectiva (Doc. 9835, Cap. 6)
- b) El evaluador lingüístico debe poseer experiencia en la enseñanza del idioma Inglés respaldado por certificados que acrediten el mismo. (Doc. 9835)
- c) conocer el inglés de la aviación, así como el vocabulario y estructuras para que puedan generar las adecuadas interacciones con las respuestas de los evaluados, debiendo incluirse en el **programa de instrucción inicial un módulo de introducción a la aviación** para que estén en condiciones de comprender, en la medida que exige su función, los aspectos técnicos del lenguaje que escucharán durante las pruebas; y
- d) acreditar una reconocida experiencia en los procesos de evaluación de idiomas.

3.9 Antes de llevar a cabo las evaluaciones de competencia lingüística, ya sea a nivel interno con recursos de la DGAC o tercerizado en centros de evaluación de competencia lingüística (CECL), se cumple con un proceso de evaluación y validación debidamente documentado que permita garantizar la eficiencia de las pruebas, para lo cual la Unidad PEL cuenta con personal calificado que los siguientes aspectos:

- a) Diseño y desarrollo de las pruebas;
- b) validez y fiabilidad de las pruebas;
- c) calificación;
- d) administración y seguridad de las pruebas;
- e) mantenimiento de registros;
- f) información sobre la organización y su infraestructura; y
- g) cualificaciones del equipo de evaluación.

3.10 En el Manual para la autorización de centros de competencia lingüística describe las listas de verificación a ser utilizada por la Unidad PEL para verificar y recolectar la evidencia objetiva del cumplimiento de cada requisito, que garantice la eficiencia, validez y confiabilidad de la prueba de competencia lingüística a llevar cabo para los postulantes y titulares de licencias aeronáuticas.

CAPÍTULO 5 GESTIÓN DE PROCESOS DE LA UNIDAD PEL

Índice	Páginas
1. Identificación de procesos y desarrollo de procedimientos	1
2. Descripción de la estructura de los procedimientos de licencias	2
3. Diferencias entre otorgamiento, conversión y convalidación de licencias	2
4. Conversión de licencia extranjera	5
5. Convalidación de licencias extranjeras	5
6. Convalidación automática de licencias	6
7. Comunicación con los Estados respecto a las licencias extranjeras	7
8. Métodos alternos a la certificación consular	8
9. Política de no proliferación de licencias	9
10. Otorgamiento de licencias a personal militar y policial	9
11. Restablecimiento de atribuciones de licencias y habilitaciones	9
12. Proceso de certificación de centros de instrucción y entrenamiento de aeronáutica civil	11
13. Procesos de medicina aeronáutica	11
14. Procedimientos de apelación	20
15. Procedimiento de quejas y reclamos	21

1. Identificación de procesos y desarrollo de procedimientos

1.1 La Unidad PEL con el propósito de lograr eficacia y eficiencia en las actividades que realiza, estableció un enfoque basado en procesos para el desarrollo, implementación y mejora de su sistema de gestión organizacional.

1.2 La Unidad PEL, que tiene que atender en forma permanente un considerable número de trámites administrativos que se vinculan a diversos procesos que interactúan con otras áreas de la DGAC, ha identificado en principio sus procesos claves, desarrollando procedimientos para llevarlos a cabo de una manera sistemática y controlada, orientada al cumplimiento de los requisitos establecidos en los reglamentos vigentes y a obtener un alto índice de satisfacción de las partes interesadas en los procesos.

1.3 En este orden, el aplicar los principios de un sistema de calidad contenidos en la Norma Internacional ISO 9001:2015, constituye una buena práctica para un mejor control, evaluación y mejora continua de todos los procesos claves que desarrolla la Unidad de Licencias.

1.4 Asimismo, es importante para determinar los procesos claves y procedimientos respectivos, identificar el objetivo fundamental de cada procedimiento basado en tres preguntas: *¿Qué hacemos?* que no es más que los productos y servicios que ofrecemos, *¿Para quién lo hacemos?* por supuesto para nuestros clientes y por último *¿Cómo lo hacemos?* que se refiere al conjunto de actividades que conforman un proceso.

1.5 Dentro de los procesos comunes que tiene la Unidad PEL, se pueden citar como ejemplo los siguientes, cuyo número varía de acuerdo al volumen de responsabilidades y funciones asignadas al área:

- a) Otorgamiento de licencias y habilitaciones.
- b) Convalidación y conversión de licencias extranjeras.
- c) Emisión de duplicado de licencia.
- d) Evaluaciones de conocimientos teóricos para postulantes a licencias.
- e) Pruebas de pericia para pilotos y miembros de la tripulación de vuelo.
- f) Otorgamiento de licencias y habilitaciones a personal militar.
- g) Designación de examinadores de vuelo o de pruebas prácticas

h) Procedimiento de validación de informes médicos, etc.

2. Descripción de la estructura de los procedimientos de licencias

2.1 Los elementos considerados dentro de la estructura de un procedimiento, de la Unidad PEL toma en cuenta o de su desarrollo, a fin de garantizar una aplicación estandarizada en su ejecución, evitando la discrecionalidad por parte del personal responsable.

2.2 Los elementos para los procedimientos de la Unidad PEL consideran mínimamente los siguientes:

- a) **Identificación.** Donde debe reflejar el logotipo de la DGAC, el nombre de la Unidad PEL, fecha de elaboración del procedimiento, codificación del procedimiento, número de revisión.
- b) **Objetivo.** Donde se define cual es la intención de la realización del mismo.
- c) **Alcance.** A quién va dirigido el procedimiento.
- d) **Responsables.** Se refiere a las unidades administrativas y/o puesto que intervienen en los procedimientos en cualquiera de sus fases.
- e) **Documentos de respaldo.** En este punto se mencionan los reglamentos del Conjunto RAB PEL que son aplicables, la Ley de Aeronáutica Civil del Estado y demás reglamentos y/o requisitos que tienen una implicancia directa con el procedimiento, como por ejemplo las leyes orgánicas de procedimientos administrativos, ley de simplificación de trámites administrativos, etc.
- f) **Definiciones.** Las que se utilizan en el manual y que se consideran necesarias para un mejor entendimiento del proceso.
- g) **Acrónimos.** Aquellas utilizadas en el manual para evitar repeticiones del término utilizado.
- h) **Diagrama de flujo.** Que constituye la representación gráfica de la secuencia de actividades de un procedimiento, permitiendo visualizar lo que se realiza en cada etapa, los ingresos y salidas del proceso, las decisiones que deben ser tomadas y los puntos de control críticos del mismo
- i) **Descripción de las actividades.** Describir en forma secuencial y lógica las actividades a realizar por cada responsable de acuerdo al trámite, promoviendo la eficiencia y optimización del mismo y fijando la manera de cómo deben ejecutarse las tareas, quien debe ejecutarlas y cuando.
- j) **Registros.** Son los documentos físicos del cliente que quedan como soporte de la tramitación que realizó y como evidencia objetiva del cumplimiento de los requisitos establecidos en los reglamentos aplicables y serán archivados en el expediente personal del titular de la licencia. También pueden ser documentos que evidencien la aplicación del procedimiento como por ejemplo la incorporación de las enmiendas de los Anexos de la OACI, la notificación de diferencias, exenciones otorgadas referidas a licencia, entre otras.

Nota.- Los registros de los diversos procesos que realiza la Unidad de Licencias constituyen las evidencias del cumplimiento de las Preguntas del Protocolo (PQ) del CMA de la USOAP y la forma como se implementan los elementos críticos del sistema de seguridad operacional del Estado.

3. Diferencias entre otorgamiento, conversión y convalidación de licencias

3.1 Conforme a los Reglamentos RAB 61, 63 y 65 que forman parte del Conjunto RAB PEL, así como lo indicado en el Doc. 9379 de la OACI, Parte II, Capítulo 2, Sección 2.3, existen los siguientes métodos relacionados a las licencias y habilitaciones que son atendidos por la Unidad PEL y los cuales se describen a continuación:

- a) Expedición directa;
- b) conversión de licencias;
- c) convalidación de licencias; y
- d) convalidación automática de licencias.

3.2 Para una mejor comprensión e ilustración de las diferencias entre los distintos métodos

utilizados, se desarrolla a continuación un cuadro comparativo de las diferencias principales entre los mismos:

Cuadro 5.1: Diferencias principales entre la expedición directa, la conversión, convalidación, y convalidación automática

Expedición directa	Conversión	Convalidación	Convalidación automática
Expedición			
<ul style="list-style-type: none"> No existe el requisito previo de ser titular de una licencia. La DGAC ha establecido un sistema propio para asegurar el cumplimiento de todos los requisitos (edad, conocimientos, experiencia, pericia, instrucción recibida, competencia lingüística, aptitud psicofísica) antes de expedir la licencia. 	<ul style="list-style-type: none"> El solicitante debe ser titular de una licencia expedida por otro Estado contratante. La DGAC reconoce que ser titular de una licencia de otro Estado contratante es una manera aceptable de demostrar el cumplimiento de los reglamentos nacionales y los requisitos de la OACI sobre licencias. En algunos casos, la conversión de la licencia extranjera, está destinada a personal que viene ejerciendo en forma continua operaciones bajo convalidaciones renovables o destinada específicamente a personal nacional que la ha obtenido en el extranjero. 	<ul style="list-style-type: none"> El solicitante debe ser titular de una licencia expedida por otro Estado contratante de la OACI. Al expedir una convalidación, la DGAC que la otorga, acepta que la licencia extranjera es equivalente a las licencias nacionales, previa verificación de requisitos. 	<ul style="list-style-type: none"> El solicitante debe ser titular de una licencia expedida por otro Estado del SRVSOP. Al expedir un certificado de convalidación automática, la autoridad otorgadora de licencia acepta que la licencia emitida por un Estado del SRVSOP es equivalente a las licencias nacionales.
Validez de la licencia			
<ul style="list-style-type: none"> La validez de la licencia depende de si el titular mantiene la competencia y cumple los requisitos sobre experiencia reciente establecidos por el Estado y cuando sea requerido, un certificado médico vigente. 	<ul style="list-style-type: none"> La validez de la licencia depende de si el titular mantiene la competencia y cumple los requisitos sobre experiencia reciente establecidos por el Estado. Tras la conversión, la licencia original (extranjera) puede dejar de ser válida sin que ello influya en la validez de la licencia convertida. 	<ul style="list-style-type: none"> El titular debe mantener la competencia y cumplir los requisitos sobre experiencia reciente establecidos por el Estado de expedición para mantener la validez de la licencia original y por ende de la convalidación otorgada. El certificado de convalidación puede ser más restrictivo (en cuanto a la duración y las atribuciones) que la licencia original. 	<ul style="list-style-type: none"> El titular debe mantener la competencia y cumplir los requisitos sobre experiencia reciente establecidos por el Estado de expedición para mantener la validez de la licencia original. El certificado de convalidación puede ser más restrictivo (en cuanto a la duración y las atribuciones) que la licencia original.
Ampliación de atribuciones			
<ul style="list-style-type: none"> Podrán añadirse habilitaciones adicionales con arreglo a los requisitos 	<ul style="list-style-type: none"> Podrán añadirse habilitaciones adicionales a la licencia convertida 	<ul style="list-style-type: none"> Las posibles habilitaciones adicionales deberán añadirse previa- 	<ul style="list-style-type: none"> Las posibles habilitaciones adicionales deberán añadirse

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

Cuadro 5.2: Ventajas de la expedición directa, la conversión, convalidación, y la convalidación automática de licencias.

Expedición directa	Conversión	Convalidación	Convalidación automática
Ventajas			
<ul style="list-style-type: none"> El proceso de expedición de licencias al personal está controlado íntegramente por el Estado. Puede adaptarse a las necesidades específicas del Estado. 	<ul style="list-style-type: none"> No precisa el establecimiento de un sistema completo de otorgamiento de licencias al personal. No es necesario mantener la validez de la licencia extranjera original una vez realizada la conversión. Pueden añadirse habilitaciones a la licencia convertida. 	<ul style="list-style-type: none"> El único requisito para el Estado que expide la convalidación es asegurarse de que la licencia original es auténtica y válida, y de que las atribuciones y la validez que se hayan a otorgar no superan a las de dicha licencia. 	<ul style="list-style-type: none"> El único requisito para el Estado que expide la convalidación es asegurarse de que la licencia original es auténtica y válida, y de que las atribuciones y la validez que se hayan a otorgar no superan a las de dicha licencia.
Método más adecuado			
<ul style="list-style-type: none"> Cuando el Estado expide un número suficiente de licencias 	<ul style="list-style-type: none"> Para otorgar una licencia a nacionales que han recibido una 	<ul style="list-style-type: none"> Para otorgar una autorización de corto plazo para volar una 	<ul style="list-style-type: none"> Para otorgar una autorización de corto plazo para volar una

(por ejemplo, más de 100 licencias activas) en el mismo grado y de la misma categoría.	licencia en el extranjero, expatriados de larga duración (por ejemplo, más de un año) o nacionales extranjeros que deseen trabajar o volar en el territorio del Estado.	aeronave de matrícula nacional al titular de una licencia expedida en otro Estado contratante.	aeronave de matrícula nacional al titular de una licencia expedida en otro Estado contratante.
--	---	--	--

Nota.- En el Apéndice 5-1 de este manual se incluye el procedimiento para otorgamiento de licencias y habilitaciones del personal aeronáutico.

4. Conversión de licencia extranjera

4.1 Los requisitos de la conversión de licencias extranjeras, no se encuentra señalada en el Anexo 1 sobre licencias al personal; sin embargo, sí está establecida como una de las prácticas que realizan los Estados que es reconocida por la OACI y evaluada dentro de las Preguntas del protocolo (PQs) del CMA de la USOAP como parte del área PEL.

4.2 La conversión de una licencia extranjera se define en los RAB 61, 63 y 65 como el 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.

4.3 Sin perjuicio del cumplimiento de las normas migratorias y laborales propias de cada Estado, usualmente la conversión de una licencia se realiza cuando personal nacional ha obtenido una licencia en el extranjero y requiere que su país se la reconozca para poder ejercer actividades aeronáuticas en su Estado o cuando un extranjero que ha obtenido la nacionalidad permanece en el país realizando actividades aeronáuticas por un tiempo prolongado o una estadía continua y en ese caso, no ameritaría seguir otorgándole convalidaciones. A partir de una conversión de licencia extranjera a nacional, el titular estará bajo los mecanismos de control de la DGAC que la emite, así como sujeto a la obligación de cumplir con los requisitos establecidos para el desempeño de las atribuciones de la licencia y habilitaciones otorgadas establecidas por esta autoridad.

4.4 Para una conversión de licencia es indispensable que la licencia extranjera se encuentre válida y vigente, así como acredite requisitos de experiencia reciente establecidos en los RAB 61, 63 y 65 para el otorgamiento de esta licencia.

4.5 Las Secciones 61.035, 63.100 y 65.105 establecen requisitos para la conversión de una licencia extranjera, entre las cuales el postulante tendrá que aprobar una evaluación de conocimientos teóricos respecto a las diferencias con los RAB, correspondientes a la licencia y operación a efectuar, así como aprobar una prueba de pericia correspondiente a la licencia y habilitación correspondiente. En la habilitación que rinda la prueba de pericia, será la que figure en la licencia a otorgar.

Nota.- En el Apéndice 5-2 se establece un modelo de procedimiento para la conversión de licencias extranjeras.

5. Convalidación de licencias extranjeras

5.1 Sin perjuicio del cumplimiento de las leyes migratorias y laborales propias del Estado Plurinacional de Bolivia, se podrá convalidar una licencia extranjera otorgada por otro Estado contratante de la OACI, distinto a los participantes en el Sistema, siempre que cumpla con los requisitos establecidos en los RAB 61, 63 y 65.

5.2 Considerando que cada Estado es responsable de garantizar la vigencia del ejercicio de atribuciones de las licencias por ellos concedidas, es necesario que antes de otorgar una convalidación se realice la verificación de su validez con la Autoridad otorgadora, a través de correo electrónico o la opción de verificación directa vía página web del Estado otorgador.

5.3 El Estado Plurinacional de Bolivia utiliza mecanismos de consulta directa con otros Estados para la respuesta de verificación de licencias.

Nota.- En el Apéndice 5-3 se establece el modelo de procedimiento de convalidación de licencias extranjeras.

6. Convalidación automática de licencias

6.1 En la cuarta sesión de su 210º período de sesiones, celebrada el 27 de febrero de 2017, el Consejo de la OACI adoptó la Enmienda 174 de las Normas y Métodos recomendados internacionales establecidas en el Anexo 1 sobre Licencias al personal.

6.2 La enmienda dispone que los Estados contratantes pueden convalidar mutuamente sus licencias en forma automática, a condición de que:

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

6.3 En ese sentido, el SRVSOP a través de la Décima Tercera Reunión del Panel Expertos en Licencias y Medicina Aeronáutica (RPEL/13), llevada a cabo en Lima, Perú, del 14 al 18 de agosto de 2017, aceptó la incorporación de la enmienda de la OACI a los LAR 61, 63 y 65, estableciendo los requisitos que deben cumplir tanto los Estados que forman parte del SRVSOP como el postulante a una convalidación automática de licencias, todo ello sin perjuicio de las normas migratorias y laborales propias de cada Estado.

6.4 Como resultado de ello, la enmienda fue aprobada por la Junta General durante la Trigésima Reunión Ordinaria de la Junta General del SRVSOP (Asunción, Paraguay, 3 de diciembre de 2017) y el Acuerdo de Cooperación Técnica Multinacional para la convalidación automática de licencias entre los Estados del SRVSOP, el mismo que fue suscrito por 6 Estados (Bolivia, Ecuador, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela), durante la Décimo Sexta Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región Sudamericana (RDGAC/16) celebrada en Lima, Perú, el 6 de diciembre del 2018.

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

Nota.- En el Apéndice 5-4 se transcribe el texto del Acuerdo de Cooperación Técnica Multinacional para la convalidación automática de licencias del personal aeronáutico entre las AAC de los Estados participantes del SRVSOP y signatarios a este acuerdo.

6.6 Como requisitos para aplicar a una convalidación automática, se estableció en las Secciones 61.030, 63.105 y 65.110.

6.7 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 automática.

6.8 Las licencias convalidadas en forma automática incluirán una anotación donde se indique que se han convalidado automáticamente conforme al acuerdo oficial señalado suscrito por los Estados y se mencionará en la licencia el número de registro del acuerdo ante la OACI, la cual incluirá la lista de todos los Estados partes en el acuerdo.

6.9 Por otra parte, solo podrán ser convalidadas las licencias en forma automática, siempre que:

- a) Se haya suscrito entre Estados el acuerdo del SRVSOP; y
- b) Se haya obtenido resultado favorable en la visita de estandarización y/o la visita periódica de vigilancia por parte del equipo multinacional de inspectores del SRVSOP, conforme a las Partes III y IV del Acuerdo de Cooperación Técnica referido.

6.10 La convalidación automática podrá ser otorgada solo para uso exclusivo de aeronaves matriculadas en el país emisor de esta convalidación.

6.11 Los Estados podrán reservarse el derecho de convalidar automáticamente una licencia, en el caso que posterior a la suscripción del acuerdo, resulte necesario modificar la normativa para la inclusión de una enmienda que refiera al tema.

6.12 Debe tenerse en cuenta, que cuando se convalide una licencia extranjera, otorgada por otro Estado que suscribió el acuerdo, en vez de otorgar su propia licencia, hará constar la convalidación mediante autorización apropiada que deberá acompañar a la licencia extranjera y reconocerá a ésta como equivalente a las por él otorgadas.

6.13 La validez de la emisión de la convalidación no podrá exceder el plazo de validez de la licencia extranjera. La misma perderá su vigencia en el caso que la licencia respecto a la cual se haya conferido la autorización, sea revocada o suspendida.

6.14 Considerando que se convalidará en forma automática la licencia emitida por otro Estado, debe existir una buena comunicación entre las autoridades PEL, con el fin de que la AAC donde es requerido el trámite pueda verificar que el postulante cumple con los requisitos exigidos.

6.15 Finalizado el trámite de la convalidación automática de licencias, la información y documentación proporcionada por el usuario quedará en el archivo de la DGAC donde se otorgó la convalidación y será registrado en su sistema virtual de licencias y en el sistema electrónico del SRVSOP creado para tal fin.

6.16 Los Estados deberán poner a disposición de los otros Estados miembros del acuerdo, un acceso directo al sistema de información de licencias para la verificación de aquellas obtenidas por el personal aeronáutico y entre los Estados que se han dado.

Nota.- En el Apéndice 5-5 se presenta el procedimiento para la implantación del acuerdo de convalidación automática por parte del Estado, en el Apéndice 5-6 la lista de verificación para el otorgamiento de una convalidación automática y en el Apéndice 5-7 el modelo de convalidación automática.

7. Comunicación con los Estados respecto a las licencias extranjeras

7.1 La Unidad de Licencias al Personal se pondrá en contacto con una AAC extranjera, cuando requiera verificar los datos y validez de una licencia emitida por ésta, la cual ha sido presentada por un postulante a un trámite de conversión, convalidación o convalidación automática de licencia. En este caso, la Unidad PEL preparará la consulta respectiva acorde al procedimiento DSO/PEL-PRO-018, el mismo que será firmado por el jefe de la Unidad PEL, para su envío por correo electrónico y contendrá los siguientes requisitos a confirmar:

- a) Fecha de expedición de la licencia;
- b) fecha de vencimiento de la licencia;
- c) habilitación o habilitaciones;
- d) clase de certificado médico y fecha de vencimiento;

- e) nivel de competencia lingüística en el idioma inglés y fecha de vencimiento de la última evaluación efectuada (si aplica).
- f) si registra limitaciones; suspensión o revocación de la licencia; y
- g) si la licencia cumple con los requisitos establecidos en el Anexo 1 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.
- h) Si tiene antecedentes de accidentes de aviación.

7.2 Esta consulta se realiza dentro de la etapa de evaluación de la documentación presentada por el solicitante y una vez la AAC extranjera envíe la información y se confirme los datos con la documentación presentada, se procederá con el trámite conforme al procedimiento correspondiente.

7.3 En el caso que se reciba una consulta de una AAC extranjera para la validación de datos e información de una licencia nacional, este trámite se atenderá hasta en siete (7) días hábiles de su recepción, para lo cual el personal responsable verificará los datos solicitados del titular de la licencia en el sistema de consulta de licencias y también el expediente físico y prepara la respuesta conforme al modelo que se indica en el DSO/PEL-PRO-018, el mismo que contendrá los siguientes datos:

- a) Nombre del titular;
- b) tipo de licencia y número;
- c) fecha de expedición;
- d) habilitaciones;
- e) clase de certificado médico, fecha de la última expedición y vencimiento;
- f) nivel de competencia lingüística en el idioma inglés; fecha de última evaluación y vencimiento (si corresponde);
- g) limitaciones, suspensiones o revocación de licencia que registre el titular;
- h) cumplimiento para su otorgamiento de los requisitos establecidos en el Anexo 1 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional; y
- i) otro dato específico que pueda requerir la DGAC extranjera.

7.4 La respuesta es firmada por el jefe de la Unidad PEL y enviada por correo electrónico.

7.5 Es importante que la Unidad PEL mantenga una lista actualizada de las Oficinas de Licencia de los Estados con los cuales realiza con frecuencia este intercambio de información, tanto correos electrónicos como teléfonos de los jefes de licencias.

7.6 Por otro lado, también la DGAC puede considerar otros medios para realizar estas consultas o brindar información, como es el caso de los sistemas de consulta en línea que ponen a disposición los Estados para este fin y al cual se puede acceder teniendo el número del documento oficial de identidad del titular de la licencia.

7.7 Así también para la convalidación o conversión de licencias se verificará en la Página Web oficial de OACI, si la AAC que emitió la licencia extranjera no tenga una preocupación de seguridad significativa (SSC) en el área de Licencias al Personal, si así fuere se solicitará información adicional al Estado que emitió la licencia y esta será evaluada para definir la otorgación o no de una licencia.

Nota: Los resultados de auditorías USOAP se pueden visualizar en el siguiente enlace: <https://www.icao.int/safety/CMAForum/Pages/USOAP-Results.aspx>

8. Métodos alternos a la certificación consular

8.1 Este capítulo que contiene los procesos y procedimientos para los trámites de licencia, no se requiere el apostillado consular de los documentos, por cuanto entre los Estados se puede realizar las consultas vía correo electrónico o ingresando a los sistemas de consulta publicada por los Estados para la confirmación de la validez de licencias, certificados médicos, experiencia

reciente, nivel de competencia lingüística y otros documentos que pueda presentar el solicitante para los trámites de convalidación y conversión de licencias extranjeras.

9. Política de no proliferación de licencias

9.1 La OACI define la licencia al personal de la siguiente manera: *"Una licencia es el medio por el cual un Estado autoriza a su titular a llevar a cabo actividades específicas que, de no realizarse correctamente, podrían poner en peligro la seguridad aeronáutica. La licencia proporciona evidencia que el Estado emisor está convencido que el titular ha demostrado un aceptable nivel de competencia"*.

9.2 En tal sentido, considerando que la competencia del personal es el resultado de la instrucción, experiencia y habilidades de una persona y que las licencias que se vinculan a actividades críticas para la aviación han sido definidas por la OACI en el Anexo 1 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, la DGAC ha considerado conveniente adoptar una política de no proliferación de licencias aeronáuticas a fin de mantener en el Conjunto RAB PEL solo aquellas señaladas por el citado Anexo.

10. Otorgamiento de licencias a personal militar y policial

10.1 Si bien en el Anexo 1 sobre licencias al personal no existe un requisito específico para el otorgamiento de licencias al personal proveniente de las Fuerzas Armadas o Policiales, es una práctica común que este personal pueda tener acceso al otorgamiento de estas licencias señaladas en los RAB 61, 63 y 65, en base al reconocimiento de la formación adquirida en conocimientos aeronáuticos y la experiencia en vuelo o experiencia práctica que hayan acumulado, equivalente a lo requerido para determinada licencia y habilitación en los citados RAB.

10.2 Asimismo, es importante resaltar que este reconocimiento está previsto en el Numeral 2.5 de la Parte II Capítulo 2 del Doc 9379 – Manual de Procedimientos para el establecimiento y gestión de un sistema estatal para el otorgamiento de licencias al personal, así como forma parte de las preguntas del protocolo (PQs) del CMA del USOAP de la OACI, en lo que concierne a la especialidad de licencias al personal (PEL).

10.3 En tal sentido, en las Secciones 61.325, 63.090 y 65.100 se establecen los requisitos para que el personal de las Fuerzas Armadas y Policiales en servicio activo o en retiro puedan acceder a licencias y habilitaciones otorgadas por la DGAC.

10.4 El Doc 9379 en su Sección 2.5.2.9 para otorgar un crédito total para las habilitaciones de instrumentos o instructor se cerciorara de las diferencias mediante un examen teórico y oral/practico.

10.5 En el caso de pilotos y mecánicos de a bordo se otorgarán habilitaciones de tipo solamente para los tipos de aeronaves que la DGAC ha certificado para operaciones civiles. Asimismo, para ejercer las atribuciones de la licencia y habilitaciones en servicios de transporte aéreo, el titular deberá cumplir con el programa de instrucción del explotador de servicios aéreos correspondiente, aprobado por la DGAC y cumplir con las limitaciones de tiempo de vuelo y descanso establecidos en los reglamentos aeronáuticos correspondientes.

Nota.- En el Apéndice 5-8 se incluye el procedimiento para otorgar licencias y habilitaciones a personal militar y policial.

11. Restablecimiento de atribuciones de licencias y habilitaciones

11.1 De acuerdo a lo indicado en las Secciones 61.060, 63.020 y 65.020, las licencias son permanentes e indefinidas en el tiempo, sin perjuicio de lo cual las atribuciones que la licencia confiere a su titular, sólo podrán ejercerse siempre que:

- a) Se encuentre vigente el certificado médico correspondiente otorgado bajo el RAB 67, cuando sea requerido;
- b) Se encuentren válidas las habilitaciones correspondientes;
- c) Se acredite la experiencia reciente conforme a lo indicado en:

- i) la Sección 61.140 para el piloto al mando y en la Sección 61.130 (a) (6) (i) para el copiloto, según corresponda;
 - ii) la Sección 61.965 para el piloto de planeador;
 - iii) la Sección 61.1065 para el piloto de globo libre.
 - iv) las Secciones 121.1775 y 121.1780 para el mecánico de a bordo y el navegante, respectivamente, así como en la Sección 63.425 para la licencia de tripulante de cabina;
 - v) la Sección 65.020 para el controlador de tránsito aéreo;
 - vi) la Sección 65.435 (a) (2) y (3) para el mecánico de mantenimiento de aeronaves;
 - vii) la Sección 65.330 para el despachador de vuelo; y
 - viii) la Sección 65.125 para el operador de estación aeronáutica.
- d) Se cumpla con el repaso de vuelo establecido en la Sección 61.135 o el programa de instrucción y entrenamiento del explotador de servicios aéreos RAB 121 o 135 aprobado por la DGAC, según corresponda para el caso de los pilotos.
- e) Se cumpla con el programa de instrucción aprobado por la DGAC conforme a los requisitos del RAB 121 y 135, según corresponda para el navegante, mecánico de a bordo y despachador de vuelo, así como lo establecido en la Sección 63.430 para la tripulante de cabina.
- b) Se cumpla con el programa de instrucción periódica aprobado por la DGAC a la organización donde presta servicios, para el controlador de tránsito aéreo, mecánico de mantenimiento de aeronaves y operador de estación aeronáutica.

11.2 De haber dejado de ejercer las atribuciones de la licencia y habilitaciones por más de 24 meses y para restablecer su vigencia, los titulares de licencias deberán cumplir con lo siguiente:

- a) Pilotos (Sección 61.060)
- i) Tener un certificado médico vigente conforme al RAB 67;
 - ii) aprobar ante la DGAC todos los exámenes de conocimientos teóricos correspondientes a la licencia y/o habilitación;
 - iii) realizar un reentrenamiento con un instructor de vuelo autorizado que posea una licencia y habilitación similar o superior; y
 - iv) aprobar un examen de pericia ante la DGAC.
- b) Navegante, mecánico de a bordo y tripulante de cabina (Sección 63.020)
- i) Tener un certificado médico vigente conforme al RAB 67;
 - ii) cumplir con el programa de instrucción señalado en el Párrafo 63.020 (a) (4);
 - iii) aprobar ante la DGAC todos los exámenes de conocimientos teóricos correspondientes a la licencia y/o habilitación, con excepción del tripulante de cabina;
 - iv) aprobar un examen de pericia ante la DGAC.
- c) Controlador de tránsito aéreo, mecánico de mantenimiento, despachador de vuelo y operador de estación aeronáutica (Sección 65.020)
- i) Tener un certificado médico vigente conforme al RAB 67, cuando sea aplicable;
 - ii) cumplir con el programa de instrucción señalado en el Párrafo 65.020 (a) (4) precedente;
 - iii) aprobar ante la DGAC todos los exámenes de conocimientos teóricos correspondientes a la licencia y/o habilitación; y
 - iv) aprobar un examen de pericia ante la DGAC.

Nota. - En el Apéndice 5-9 se incluye el procedimiento para el restablecimiento de licencias aeronáuticas.

12. Proceso de certificación de centros de instrucción y entrenamiento de aeronáutica civil

12.1 El proceso de certificación de centros de instrucción y de entrenamiento de aeronáutica civil es llevado a cabo acorde lo descrito en el Manual para la Certificación de Centros de Instrucción y Entrenamiento de Aeronáutica Civil (M-PEL-001), por otra parte la Unidad PEL cuenta con el procedimiento para la certificación de CIAC/CEAC - DSO/PEL-PRO-007.

13. Procesos de medicina aeronáutica

13.1 Las licencias y habilitaciones para pilotos, otros miembros de la tripulación de vuelo y personal aeronáutico, no podrán utilizarse para desempeñar las atribuciones aeronáuticas a menos que el titular cuente con la debida aptitud psicofísica, prueba fehaciente de que el titular de una licencia ha cumplido los requisitos médicos especificados en la RAB 67.

13.2 Las diferentes condiciones médicas necesarias para ejercer las atribuciones de las distintas licencias en condiciones de seguridad se han reconocido mediante el establecimiento de tres clases de evaluaciones médicas:

- a) Evaluación médica de Clase 1, que se aplica a los solicitantes y titulares de:
 - 1) licencias de piloto comercial (categorías de avión, dirigible, helicóptero y aeronave de despegue vertical);
 - 2) licencias de piloto con tripulación múltiple (categoría de avión); y
 - 3) licencias de piloto de transporte de línea aérea (categorías de avión, helicóptero y aeronave de despegue vertical).
 - 4) Licencia de piloto privado con habilitación IFR o que opte a curso válido para postular a la habilitación IFR.
- b) Evaluación médica de Clase 2, que se aplica a los solicitantes y titulares de:
 - 1) licencias de navegante;
 - 2) licencias de mecánico de a bordo;
 - 3) licencias de piloto privado (categorías de avión, dirigible, helicóptero y aeronave de despegue vertical) y a alumnos pilotos que realicen vuelos solos;
 - 4) licencias de piloto de planeador;
 - 5) licencias de piloto de globo libre;
 - 6) Licencia de alumno piloto; y
 - 7) Licencia de tripulante de cabina.
- c) Evaluación médica de Clase 3, que se aplica a los solicitantes y titulares de licencias de controlador de tránsito aéreo y alumnos controladores de tránsito aéreo que reciben instrucción en un entorno operacional.

13.3 En todas las clases mencionadas, la evaluación de la aptitud psicofísica de un solicitante para las obligaciones de aviación se atiende a dos principios básicos:

- a) el solicitante tendrá capacidad física y mental para desempeñar las obligaciones de la licencia o la habilitación que solicita o de la que es titular; y
- b) no existe ninguna circunstancia médica por la que el solicitante pueda verse incapacitado durante el desempeño de esas obligaciones.

13.4 **Periodo de validez de la evaluación médica**, El periodo de validez de la evaluación de la aptitud psicofísica comenzará en la fecha en que se lleve a cabo el reconocimiento médico.

La evaluación médica es válida a partir del día en que se efectúa el reconocimiento médico oficial. En ocasiones es preciso postergar la expedición del certificado correspondiente hasta

conocerse los resultados de análisis de laboratorio o el examen de un especialista, pero esta circunstancia no modifica la fecha de inicio del plazo de validez.

La capacidad de predicción de un examen médico es limitada, aún del más exhaustivo y abarcador. Esto es así para todos los grupos etarios pero se intensifica conforme avanza la edad. En consecuencia, en los periodos de validez son más cortos para los titulares de licencia de más edad. La validez del apto médico para cada categoría de personal aeronáutico es la siguiente:

- a) Certificado médico de Clase 1, hasta doce (12) meses, con excepción de:
 - 1) Pilotos en operaciones de transporte aéreo comercial con un solo tripulante transportando pasajeros, mayores de cuarenta (40) años: Se reduce a seis (6) meses.
 - 2) Pilotos en operaciones de transporte aéreo comercial con un solo tripulante transportando pasajeros, mayores de sesenta (60) años: Se reduce a seis (6) meses.
 - 3) Limitación y restricción de atribuciones por edad (RAB 61.295), para ejercer las atribuciones de piloto en operaciones de transporte aéreo comercial, el titular de una licencia de piloto comercial debe tener: i) menos de sesenta (60) años de edad en operaciones con un solo piloto; o ii) en caso de operaciones con más de un piloto, menos de 65 años de edad.
- b) certificado médico de Clase 2, hasta treinta y seis (36) meses, con excepción de:
 - 1) Alumno piloto y piloto privado mayores de cuarenta (40) años: Doce (12) meses.
 - 2) Mecánicos de a bordo y navegantes: Doce (12) meses.
 - 3) Mecánicos de a bordo y navegantes mayores de sesenta (60) años: Seis (6) meses.
 - 4) La evaluación médica para tripulante de cabina, deberá contemplar una evaluación integral por el médico aeronáutico, salud mental y laboratorio básico.
- c) certificado médico de Clase 3, hasta treinta y seis (36) meses, con excepción de:
 - 1) Mayores de cuarenta (40) años: Doce (12) meses.
 - 2) Mayores de sesenta (60) años: Seis (6) meses.

13.5 Algunas afecciones físicas pueden ser compatibles con el ejercicio de una licencia aeronáutica y al mismo tiempo exigir frecuentes exámenes médicos. En tales casos, podrá reducirse el periodo de validez del certificado de evaluación médica a fin de garantizar el adecuado seguimiento de la dolencia. Independientemente de los periodos de validez indicados más arriba mencionados, el médico evaluador podrá requerir en casos puntuales que se reduzca el período cuando clínicamente es indicado (RAB 67.030).

13.6 **El Medico Evaluador**

Es el responsable de la Oficina médica, con amplia experiencia y especialización sobre Manuales, Reglamentos y aspectos clínicos de la medicina aeronáutica civil, calificado y designado por la Dirección General de Aeronáutica Civil, dependiente de la Director de Seguridad de Operacional (DSO), específicamente de la Unidad de Licencias al Personal (PEL).

Tiene las competencias para evaluar estados de salud de importancia para la seguridad operacional, revisar y aprobar los informes médicos presentados por los CMAE y AME, toma las decisiones finales acerca de la aptitud psicofísica de los solicitantes, proponer a los Médicos Examinadores Aeronáuticos, realiza el proceso de certificación y vigilancia de los CMAE y AME y otros de interés para la DGAC.

Deberá realizar las inspecciones de vigilancia periódicas o aleatorias de los CMAE y AME, sus profesionales consultores y sus equipos e instalaciones, con el propósito de auditar los procedimientos de evaluación médica y el cumplimiento de los requisitos establecidos en los reglamentos de la DGAC.

Además de evaluar los informes médicos presentados a la DGAC, resolverá los casos más complejos, el Médico evaluador normalmente tiene a su cargo emitir el Dictamen médico acreditado. Uno de los deberes del médico evaluador es resguardar la confidencialidad de la información de salud, cuando las exigencias operacionales lo justifiquen o si se ha solicitado un dictamen médico acreditado, habrá de comunicar la información médica pertinente al Jefe de la Unidad de Licencias al Personal. También compete al médico evaluador la auditoría de los informes de los Médicos examinadores aeronáuticos y brindara actividades de actualización profesional.

13.7 Centros médicos aeronáuticos examinadores (CMAE) y Médicos examinadores aeronáuticos (AME)

La Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), a través de la Máxima Autoridad Ejecutiva y a propuesta del Medico Evaluador o CMO, cumplidos los requisitos y procedimientos, estipulados en la Reglamentación Aeronáutica Boliviana 67 y el Procedimiento Para la Certificación de Centros Médicos Examinadores, certificará a los Centros médicos aeronáuticos examinadores (CMAE) DOC. DSO/MED-PRO-002 y el Procedimiento Para la Acreditación de Médicos Aeronáuticos DOC. DSO/MED-PRO-001 autorizara a los Médicos examinadores aeronáuticos (AME), necesarios para emitir las Certificaciones médicas aeronáuticas (CMA), a los titulares y postulantes de licencias aeronáuticas.

13.8 Certificado de centro médico aeronáutico examinador (CCMAE),

Para obtener el Certificado de centro médico aeronáutico examinador, válido por un periodo de cinco (5) años y las especificaciones de certificación médica aeronáutica, el solicitante deberá demostrar a la Dirección General de Aeronáutica Civil que cumple con los siguientes requisitos:

- 1) Una estructura de dirección que comprenda como mínimo un gerente responsable o cargo equivalente y/o un coordinador de examinadores médicos, según aplique;
- 2) personal médico aeronáutico que cumpla los requisitos señalados en la Reglamentación Aeronáutica Boliviana Sección 67.A.005 del Apéndice 1;
- 3) médicos especialistas acreditados, al menos en medicina interna, cardiología, neurología, otorrinolaringología, oftalmología y psiquiatría;
- 4) asesoría de médicos especialistas en otras áreas, si es necesario, de acuerdo a los requisitos establecidos en la Reglamentación Aeronáutica Boliviana 67;
- 5) asesoría de profesionales de la salud en las áreas de apoyo diagnóstico, tales como laboratorio, imagenología, odontología, fonoaudiología, psicología, toxicología y otros de acuerdo a los requisitos establecidos en la Reglamentación Aeronáutica Boliviana 67;
- 6) equipos técnicos y material médico necesarios para realizar las pruebas médicas y psicológicas establecidas en la Reglamentación Aeronáutica Boliviana, acorde con las mejores evidencias y guías de práctica médica reconocidas y actualizadas en cada una de las áreas especializadas;
- 7) instalaciones e infraestructura adecuadas para el ejercicio de la actividad profesional en las diversas especialidades médicas, haciendo énfasis en la comodidad de los espacios físicos como amplitud, iluminación, ventilación, temperatura e independencia;
- 8) contar con un Manual de procedimientos específicos (MAPE), para el desarrollo de la evaluación y certificación médica del personal aeronáutico, en cumplimiento de los requisitos señalados en el reglamento;
- 9) declaración de cumplimiento de la Reglamentación Aeronáutica Boliviana 67, firmada por la autoridad responsable;
- 10) procedimiento para establecer y mantener la competencia del personal médico aeronáutico, que incluya el curso inicial y posteriormente avanzado, como mínimo cada tres (3) años, cursos de actualización, en medicina aeronáutica dictados por el Medico Evaluador o CMO.

- 11) sistema de control de registros médicos en lo referente a la identificación, almacenamiento, protección y disposición de la documentación, así como la aplicación de la confidencialidad médica.

Atribuciones de los centros médicos aeronáuticos examinadores (**CMAE**). Los centros médicos aeronáuticos examinadores autorizados expresamente por la DGAC, pueden realizar los exámenes médicos requeridos para la emisión inicial, renovación y reevaluación de los certificados médicos aeronáutico de Clases 1, 2 y 3, y los demás que establezca la DGAC.

13.9 Médico Examinador Aeronáutico (AME).

La Dirección General de Aeronáutica Civil, designará por un período de tres (3) años a los Médicos Examinadores Aeronáuticos (AME), competentes y facultados para practicar la medicina con objeto de que efectúen el reconocimiento médico que les permita evaluar la aptitud psicofísica de quienes soliciten la expedición o renovación de las licencias o habilitaciones, pertinentes

Los médicos interesados en calificar para examinadores aeronáuticos deberán tener una experiencia mínima de cinco años en una especialidad médica en atención de adultos, habrán recibido la debida formación e instrucción en medicina aeronáutica aceptada por la AAC y cumplir con los requisitos especificados en el Procedimiento de Acreditación de Médicos Aeronáuticos (DSO/MED-PRO-001), recibirán su acreditación por un lapso de (3) tres años. Para optar la renovación de la acreditación, deberán presentar certificados de cursos de actualización con intervalos regulares no mayores a tres (3) años.

Los médicos examinadores tendrán conocimientos y experiencia con respecto a las condiciones en las cuales los titulares de licencias y habilitaciones desempeñan sus funciones.

13.10 Autorización del Médico examinador aeronáutico (AME).

Para obtener la autorización de médico examinador aeronáutico, el solicitante deberá demostrar a la Dirección General de Aeronáutica Civil que cumple con los siguientes requisitos:

- 1) Título en provisión nacional y experiencia en actividades clínicas médicas o quirúrgicas de atención de adultos;
- 2) registro de salud, emitido por el Ministerio de Salud;
- 3) curso inicial de capacitación en medicina aeronáutica, aceptado por la DGAC;
- 4) cursos de actualización en medicina aeronáutica dictados por la DGAC o por algún organismo reconocido por la DGAC para tal fin, no mayor a tres (3) años;
- 5) disponer y operar los equipos médicos necesarios para realizar las pruebas establecidas en el Manual de medicina aeronáutica civil (Doc. 8984);
- 6) instalaciones adecuadas para el ejercicio de la actividad profesional, haciendo énfasis en la comodidad de los espacios físicos como amplitud, iluminación, ventilación, temperatura e independencia;
- 7) asesoría de médicos especialistas clínicos o quirúrgicos acreditados, al menos en medicina interna, cirugía, cardiología, neurología, otorrinolaringología, oftalmología y psiquiatría;
- 8) profesionales de la salud de las áreas de apoyo diagnóstico, al menos en laboratorio, imagenología, toxicología, fonoaudiología, odontología y psicología;
- 9) los AME deben poseer conocimientos prácticos y suficiente experiencia a criterio de la DGAC, respecto a las condiciones en las cuales los titulares de licencias y habilitaciones desempeñan sus funciones;
- 10) los médicos especialistas que apoyen o se involucren asistiendo a los AME, deberían conocer la reglamentación aeronáutica que aplica a su área y las bases de la actividad aérea que desarrolla o desarrollará el postulante a una licencia dada;

- 11) acreditar un sistema de control de registros médicos en lo referente a la identificación, almacenamiento, protección y disposición de la documentación y la aplicabilidad de la confidencialidad médica.

13.11 Criterios de cualificación para los Médicos Examinadores.

Para que un médico titulado tenga derecho a ser designado médico examinador, habrá recibido instrucción básica en medicina aeronáutica, u otro similar que el Medico Evaluador considere aceptable acorde con el Doc. DSO/MED-PRO-001

Si desean poder realizar reconocimientos médicos para evaluaciones médicas de Clase 2, los futuros médicos examinadores deberán completar al menos la instrucción básica en medicina aeronáutica, mientras que quienes deseen realizar evaluaciones médicas de Clase 1 y 3 deberán haber superado una instrucción en medicina aeronáutica más avanzada. La experiencia previa de tres (3) años como médico examinador de Clase 2.

Además de lo anteriormente señalado, se analizará la autorización de las atribuciones de un médico examinador para Clase 1 y Clase 3, con una evaluación de conocimientos en las actividades conexas en el puesto de trabajo (OJT), de cada clase.

13.12 Atribuciones del Medico Examinador Aeronáutico (AME)

Cuando la DGAC, autoriza a un médico profesional como Médico Examinador Aeronáutico (AME), deberá recibir una credencial con un periodo de duración de tres (3) años, con las atribuciones del ejercicio de sus funciones. En ella se autorizará al médico examinador para que realice reconocimientos médicos destinados a la renovación de evaluaciones médicas de Clase 2 y posteriormente Clase 1 y 3.

Es responsabilidad del Médico Examinador Aeronáutico (AME), mantener el nivel de competencia exigido en el Anexo 1, mediante cursos de actualización a intervalos no mayores de tres (3) años, el incumplimiento con lleva a la revocatoria de la autorización otorgadas por la DGAC.

13.13 Reconocimiento Médico

Una vez hecho el reconocimiento médico del solicitante, el médico examinador coordinará los resultados del reconocimiento con el Medico Evaluador y le enviará el correspondiente informe firmado, o documento equivalente, ajustándose a lo que está prescrito, detallando los resultados del reconocimiento y evaluando las conclusiones sobre la aptitud psicofísica.

13.14 Política de confidencialidad del acto médico

a. **Propósito** Garantizar la confidencialidad de la información médica de todas las personas sometidas a reconocimiento médico para la expedición o renovación de licencias aeronáuticas, respetando sus derechos y cumpliendo con las normativas de seguridad operacional.

b. **Alcance** Esta política se aplica a todos los informes y registros médicos generados en la oficina de medicina aeronáutica de la Unidad de Licencias al Personal.

c. Principios de Confidencialidad

- **Resguardo de Información:** Todos los informes y registros médicos se archivarán y conservarán en la oficina de medicina aeronáutica de la Unidad de Licencias al Personal. Solo el médico evaluador tendrá acceso a ellos.
- **Acceso Controlado:** El médico evaluador determinará el grado de acceso necesario a la información médica por parte de los funcionarios competentes de la Dirección General de Aeronáutica Civil, basándose en consideraciones operacionales.
- **Protección de Datos:** Se respetará en todo momento la confidencialidad de la información médica, reconociendo su naturaleza delicada y el derecho del personal a que esta se mantenga reservada. La información solo se comunicará al personal médico aeronáutico con fines estrictamente comprometidos con la seguridad operacional.

Cuando las consideraciones operacionales lo justifiquen el Médico Evaluador determinará en qué medida ha de presentar la información médica pertinente a los funcionarios competentes de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

13.15 Evaluación del Certificado médico aeronáutico (CMA)

Una vez efectuado el examen médico, por un CMAE o por un AME, se emitirá el correspondiente Certificado médico aeronáutico (CMA), con la calificación de “Apto o No apto” y deberán ser remitidos semanalmente al Médico Evaluador, este envío deberá ser efectuado con una Nota, el último día hábil de cada mes.

Estos Certificados médico aeronáutico (CMA), serán revisados en su integridad por el Médico Evaluador, quien verificará el correcto llenado de los ítems del CMA (formulario PEL-003), llenando como constancia el formulario de registro DSO/MED-PRO-001.

En el caso de los Certificado médico aeronáutico (CMA), con la calificación de “No apto”, serán comunicados de inmediato al Médico Evaluador (vía E-mail), con el correspondiente informe médico y todos los exámenes realizados (scaneados), que servirán de respaldo a la calificación.

Si el Certificado médico aeronáutico (PEL-003), se encuentra correctamente llenado, el Médico Evaluador estampará su firma, sello de “REVISADO SIN OBSERVACIONES” y la fecha, como constancia de aceptación para su posterior archivo en el file del interesado (Archivo Central).

Si el Médico Evaluador detecta algún error en el llenado o surge alguna observación en el Certificado médico aeronáutico (formulario PEL-003), el Médico Evaluador estampará su firma, sello de “REVISADO Y OBSERVADO” y la fecha, a su vez se remitirá una nota al CMAE o AME a fin de que realice la corrección del Certificado médico aeronáutico (PEL-003) y justifique la observación realizada con un informe médico.

13.16 Procedimientos para la emisión de la certificación médica aeronáutica

El solicitante de un Certificado médico aeronáutico (PEL-003), deben presentar al Centro médico aeronáutico examinador (CMAE) o al Médico examinador aeronáutico (AME), una declaración jurada de los datos médicos referentes a su historia personal, familiar y hereditaria, uso de fármacos indicados o no, sometimiento a tratamientos de medicina natural o alternativa y, para el caso del personal femenino, si tiene conocimiento de estar en estado de gestación en el momento de la exploración psicofísica o reconocimiento médico, indicando si se han sometido anteriormente (o en el presente) a algún otro reconocimiento médico análogo y en caso afirmativo cuál fue el resultado.

El solicitante de una evaluación médica, en una evaluación médica inicial deberá, presentar su cédula de identidad nacional o el pasaporte en caso de ser extranjero. Si es una evaluación médica periódica o de renovación de la aptitud, presentará su cedula de identidad o pasaporte junto a la licencia aeronáutica que posee.

El solicitante, previa identificación, dará a conocer al médico examinador si con anterioridad le fue denegada, revocada o suspendida alguna certificación o evaluación médica y, en caso afirmativo, indicará el motivo y el tiempo de la suspensión o el resultado de la solicitud de dispensa.

Seguidamente facilitará al médico examinador una declaración personal certificada de su historial médico, con datos personales, familiares y hereditarios. Para que la evaluación sea fiable es imprescindible que esa declaración sea completa y precisa, y se deberá advertir al solicitante de las consecuencias de proporcionar información falsa y engañosa.

13.17 Declaración falsa al Médico examinador aeronáutico (AME)

El Médico examinador aeronáutico, debe tener presente que en los procesos de certificación para la licencia aeronáutica puede suceder que el solicitante intente ocultar un problema físico, y por su parte debería advertirse a los solicitantes de la gravedad de las posibles consecuencias de una declaración falsa.

Toda declaración falsa en el Certificado médico aeronáutico, hecha a un Médico examinador por el solicitante de una licencia o habilitación, u observada por el Médico Evaluador, será motivo

para suspender o cancelar el Certificado médico aeronáutico (PEL-003) en cumplimiento a la RAB 67.075 (c).

El Certificado médico aeronáutico (DGAC-PEL-REG-003), es un documento de carácter administrativo para la Dirección General de Aeronáutica Civil y surtirá efecto de instrumento médico legal a requerimiento de la misma o de otra instancia legal competente, en la investigación de incidentes o accidentes.

El titular de una licencia aeronáutica es el responsable principal de reportar al Médico Evaluador, el incumplimiento de uno o más requisitos psicofísicos o cualquier tratamiento médico prescrito o no prescrito, que pudiera impedirle ejercer en condiciones de seguridad y debidamente dichas atribuciones.

13.18 Procedimiento en caso de declaración falsa al Médico Examinador

Se pondrá en conocimiento del Médico Evaluador de la DGAC, para que se tomen las medidas que se estimen apropiadas, en cumplimiento de la RAB 67.075 (c) y de acuerdo a lo establecido en cuanto a coordinación en conformidad a la sección 21 del presente Capítulo.

- a) El Médico Examinador (AME) o al Centro Médico Aeronáutico Examinador (CMAE), deberá remitir al Médico Evaluador de la DGAC, el Formulario PEL 003, más el respaldo de la Evaluación Psicofísica.

Si el Médico Evaluador es quien evidencia la discrepancia al momento de llevar a cabo la evaluación del certificado médico aeronáutico, se solicitará al Médico Examinador (AME) o al Centro Médico Aeronáutico Examinador (CMAE), el respaldo de la Evaluación Psicofísica.

En base a la remisión de las Evaluaciones Psicofísicas llevadas a cabo por él AME o el CMAE, el Médico Evaluador determinará a través de un Dictamen Médico (informe), la contravención a la RAB 67.050 (c), asimismo el caso será remitido a la Comisión de Faltas y Sanciones, para que se tomen las medidas gradualmente correspondientes.

13.19 Flexibilidad

En el caso de que el interesado no satisfaga las normas médicas prescritas en el Capítulo 6 del Anexo 1, respecto a determinada licencia, no se expedirá ni renovará la evaluación apropiada de la aptitud psicofísica, a menos que se satisfagan las siguientes condiciones, RAB 67.035 y Doc. DSO/MED-PRO-006 (Procedimiento para la Obtención de Dispensa Médica).

- a) el dictamen médico acreditado indica que, en circunstancias especiales la falta de cumplimiento por parte del solicitante de cualquier requisito, ya sea numérico o de otra clase, es tal que no es probable que el ejercicio de las atribuciones de la licencia que solicita ponga en peligro la seguridad de vuelo;
- b) se ha tenido debidamente en cuenta la idoneidad profesional, pericia y experiencia del solicitante y las condiciones de operación; y
- c) se anota en la licencia cualquier limitación o limitaciones especiales cuando el desempeño seguro de las funciones del titular de la licencia dependa del cumplimiento de tal limitación o limitaciones.

Al concluir la evaluación médica aeronáutica, en caso de que el solicitante no cumpla todos los criterios médicos para ser considerado APTO, pero el Médico examinador considera que su condición no pone en peligro la seguridad de vuelo, remitirá el caso de inmediato al Médico Evaluador (vía E-mail), con el correspondiente informe médico y todos los exámenes realizados (scaneados), que servirán de respaldo a la calificación.

El Médico evaluador, elaborara un Dictamen médico acreditado, indicando si el estado de salud no es considerado perjudicial para la seguridad de vuelo y podrá recibir su Certificado médico aeronáutico (CMA), con las limitaciones que correspondan.

La existencia de un cierto grado de flexibilidad no debe conducir al punto en que su uso se transforme en la regla más que la excepción. En la Sección 13.19 de este Capítulo, está redactado de manera de establecer claramente que la flexibilidad sólo puede ejercerse en los

casos excepcionales. De otro modo, se terminaría aprobando como trámite de rutina a personas que no reúnen los requisitos de aptitud psicofísica, tales como los requisitos de capacidad visual, y esto constituiría un abuso del objetivo primario de la flexibilidad. Cuando comienzan a multiplicarse los casos en que se flexibiliza un requisito en particular, los reglamentos que definen este requisito quedan en tela de juicio y surge la sospecha de que no responden a las exigencias de la seguridad operacional de vuelo. Por el contrario, cuando la decisión de flexibilizar las normas está respaldada en un dictamen médico acreditado queda claro que la misma no se tomó como un trámite de rutina sino que se examinaron y evaluaron todos los aspectos médicos y su relación con las exigencias del servicio y el desempeño personal. El grado y la intensidad de la investigación en la que se sustenta cada decisión permiten medir con exactitud el cumplimiento de los principios que subyacen a la cláusula de flexibilidad.

El ejercicio justo y seguro de la flexibilidad debería quedar limitado a los casos excepcionales y valorarse en función de la pericia y los conocimientos de aquellos a quienes corresponde aplicar el Anexo 1, párrafo 1.2.4.9. Por este motivo, el concepto de Dictamen médico acreditado, es una noción básica que está específicamente definido como la conclusión a la que han llegado uno o más médicos (aceptados por la DGAC), en apoyo al Médico evaluador, para los fines del caso que se trate, en consulta con expertos en operaciones de vuelo u otros especialistas. La apreciación del riesgo que una persona entraña para la seguridad operacional de vuelo es una tarea sumamente difícil que a menudo requiere el concurso de expertos en numerosos aspectos de la medicina y la aviación.

Cuando exista un estado de salud especial, el factor vital es en qué medida afecta a la seguridad de vuelo, no en qué medida se puede compensar el incumplimiento de los requisitos médicos. En algunos casos, la cuestión de la compensación de una deficiencia es irrelevante (por ejemplo, cuando exista el riesgo de incapacitación repentina, más que la incapacidad de realizar físicamente una tarea necesaria por discapacidad física estable). En otros, la capacidad de compensación (por ejemplo, una disfunción ortopédica) puede ser un factor importante en la evaluación general de la influencia sobre la seguridad de vuelo. Igualmente, la pericia adquirida con anterioridad puede ser irrelevante o importante para la evaluación general de la seguridad de vuelo.

13.20 **La compensación de deficiencias psicofísicas y la seguridad operacional de vuelo**

Frente a una deficiencia psicofísica, el factor vital que debe privilegiarse es en qué medida se ve afectada la seguridad operacional de vuelo y no tanto la posibilidad de compensar la falta de cumplimiento de los requisitos médicos. En algunos casos, la cuestión de la compensación de una deficiencia se vuelve abstracta, por ejemplo: cuando no se trata de la incapacidad física para realizar una tarea requerida sino del riesgo de incapacitación repentina.

Podrá requerirse adicionalmente la evaluación médica de un especialista que efectúe investigaciones pertinentes y que analice si la situación del solicitante es progresiva o no y hasta qué punto obstaculiza el desempeño de las funciones y si hay riesgo de que en algún momento se presente una incapacidad súbita.

13.21 **Limitaciones de las licencias**

Se tendrá en cuenta que el Anexo 1, permite que las normas sanitarias se relacionen con las funciones específicas que puede desempeñar cada titular de licencia. Esto está indicado en las partes del Anexo 1 que hacen mención a la operación segura de una aeronave o al desempeño seguro de funciones en el ejercicio de las atribuciones de la licencia. Se desprende de ello que un solicitante declarado No apto, para una función puede ser considerado apto para otra, y puede suceder que el Médico evaluador en consulta con expertos en operaciones de vuelo u otros especialistas, decida prohibir que un individuo actúe como piloto, pero a la vez lo juzgue capaz de ejercer con seguridad las atribuciones de la licencia de mecánico de a bordo.

Es evidente que existen muchas limitaciones operacionales posibles como la enunciada más arriba, pero únicamente se las debería aplicar tras consultar a expertos en operaciones de vuelo. Puede darse el caso de un aspirante que sea considerado apto para pilotar una aeronave como piloto bajo supervisión o como copiloto, pero no como piloto al mando. Cuando la prognosis no pueda formularse con el grado necesario de certeza, el posible riesgo para la seguridad

operacional de vuelo podrá atenuarse en la aviación general, donde por lo común no se exige llevar dos pilotos, limitando las atribuciones a los vuelos sin pasajeros, fuera del espacio aéreo controlado o llevando un “piloto de seguridad”. A este piloto debe dársele información adecuada sobre el estado físico que ha derivado en la limitación de volar “únicamente con un piloto de seguridad”. Además, debe estar en condiciones de actuar como piloto al mando en caso de emergencia. En la aviación comercial, puede lograrse un resultado similar con una limitación para operaciones con tripulación múltiple. De esta forma, con frecuencia es posible encontrar un lugar para los individuos en la actividad aeronáutica limitando las atribuciones de sus licencias o sus funciones para atenuar el riesgo para la seguridad operacional de vuelo, a la vez que se retiene la experiencia de personas que de otro modo no accederían a una licencia.

El periodo de validez de una evaluación médica puede reducirse cuando clínicamente es indicado. RAB 67.030.

En la sección 13.4 (Periodo de validez de la evaluación médica), contiene la información de los intervalos máximos normales entre reconocimientos médicos para el mantenimiento de la validez de distintas licencias. Esta norma le permite a la DGAC, disponer que un individuo vuelva a someterse a reconocimiento médico con más frecuencia. En muchos casos, bastarán los informes de evolución periódicos durante el plazo de validez de la licencia, tornando innecesario el examen médico completo de certificación. En ocasiones puede ser útil observar al aspirante en el puesto de pilotaje o en un simulador de vuelo. En estos casos, será importante obtener la cooperación de los explotadores y de instructores de vuelo calificados. Resulta absolutamente posible, contando con el asesoramiento de especialistas experimentados y/o un dictamen médico acreditado, dejar cierto margen de flexibilidad en el proceso sin violentar el propósito de las normas aerosanitarias del Anexo 1.

Lo que es más, tendrá el efecto de prolongar la carrera de los profesionales en funciones y abrir las puertas para que más y más individuos motivados colmen su ambición de volar, sin por ello comprometer la seguridad operacional de vuelo.

13.22 **Procedimiento de coordinación e información entre el Médico Evaluador y los Médicos Examinadores Aeronáuticos**

Al concluir la evaluación médica aeronáutica, en caso de que el solicitante no cumpla íntegramente con los requisitos reglamentarios de una Clase de Evaluación Médica, correspondiente al tipo de licencia y/o habilitación a ejercer (No apto) o se evidencie una declaración falsa (67.075 (c)), el Médico Examinador remitirá inmediatamente al Médico Evaluador (vía E-mail: cmo@dgac.gob.bo), el CMA, con un informe médico y todos los exámenes realizados (scaneados).

A su vez el Médico Evaluador DGAC, reenviará a todos los Médicos examinador aeronáuticos vía E-mail, para que sea de conocimientos general.

Asimismo haciendo uso de los métodos mencionados, se mantendrá una estrecha comunicación entre el Médico Evaluador y los Médicos Examinadores, para informar sobre las nuevas disposiciones relacionadas con la Medicina aeronáutica, enmiendas al RAB, manuales sobre evaluación médica a través de la Boletín Reglamentario y Circulares Instructivas, también estos documentos se encuentran en la Página Web de la DGAC: www.dgac.gob.bo

13.23 **Médico examinador no ha cumplido con sus obligaciones**

Cuando un Examinador Médico Designado o un Centro Médico Aeronáutico incumplan las disposiciones y condiciones establecidas en el Reglamento RAB 67, así como de las normas técnicas y procedimientos establecidos por la AAC, serán pasibles a una sanción gradual según corresponda, RAB 67.060, incluso podrán ser sometidos a un proceso de investigación por parte de Licencias al Personal y de la sección de medicina aeronáutica y de ser sancionados de acuerdo a dictamen de la Comisión de Faltas y Sanciones de la DGAC.

En caso de que se evidencie fallas en el examen médico aeronáutico, omisión de información del solicitante en el reportaje médico aeronáutico, con vacíos de información en el formulario PEL 003, el médico examinador recibirá una carta de llamada de atención donde se hará notar la falla

en que incurrió y la aclaración de la forma correcta en que los posteriores reportes deberán ser presentados.

En caso que se evidencie falsedad material o ideológica en la emisión de los certificados psicofisiológicos y de los reportajes médicos en el formulario PEL 003, serán remitidos directamente al Comité de Faltas y Sanciones de la AAC para el proceso pertinente.

13.24 **Aplazarse el reconocimiento médico**

Circunstancias en que puede ser aplazado el reconocimiento médico RAB 67.050.

La renovación de un certificado médico puede ser aplazada a discreción de la AMS de la DGAC, a título de excepción, por un plazo máximo de cuarenta y cinco (45) días, cuando el titular de una licencia actué en una región aislada y alejada del CMAE que corresponda al distrito que haya sido designado para realizar el examen médico, o por otra situación excepcional, siempre que:

- a) El titular, mediante declaración jurada afirme previamente que, según su percepción, su condición de salud no ha cambiado desde su última evaluación médica
- b) El titular no debe poseer una enfermedad subyacente que previamente se conozca y se encuentre controlada bajo las mejores prácticas médicas o goce de algún régimen de dispensa.
- c) Tener la prevención de poder otorgarla siempre y cuando vuele con piloto acompañante, donde el mismo posea el certificado médico aeronáutico de vigencia reciente.
- d) Esta ampliación no debe ser otorgada a titulares de licencias iguales o mayores de 60 años de edad.

14. Procedimientos de apelación

14.1 El recurso de apelación es un medio de impugnación a través del cual el administrado sea persona natural o jurídica, hace uso de los recursos administrativos que la ley le franquea, para hacer efectivo el ejercicio del derecho de petición ante la administración pública, regular la impugnación de actuaciones administrativas que afecten derechos subjetivos o intereses legítimos de los administrados y los procedimientos especiales.

14.2 Aplica cuando el solicitante que ha realizado un trámite ante la Unidad de Licencias al Personal y ha tenido un resultado no favorable en el proceso, para apelar esta decisión el solicitante debe dirigirse al Director General de Aeronáutica Civil, para que éste eleve la apelación a la autoridad jerárquica superior.

14.3 En ese marco, la autoridad a la que se eleva el expediente, en función a sus atribuciones, reevalúa el expediente y toma una decisión al respecto.

14.4 La Unidad de Licencias al Personal para cualquier recurso de apelación que presente un usuario de su servicio, se rige por la Ley N° 2341, que es transversal para todo el Sector Público y en ese sentido, aplica a todas las áreas que conforman la DGAC, siendo el dueño de este proceso, vale decir quien lo tiene a su cargo la Dirección Jurídica de la DGAC, la cual coordina con las áreas competentes al interior de la organización, para que el Director Ejecutivo pueda elevar el recurso de apelación con todo lo actuado a su autoridad superior, que será quien lo resuelve en los plazos señalados por ley.

14.5 La Ley N° 2341 tiene por objeto:

- a) Establecer las normas que regulan la actividad administrativa y el procedimiento administrativo del sector público;
- b) Hacer efectivo el ejercicio del derecho de petición ante la Administración Pública;
- c) Regular la impugnación de actuaciones administrativas que afecten derechos subjetivos o intereses legítimos de los administrados; y,
- d) Regular procedimientos especiales.

- 14.6 Los procedimientos se encuentran señalados en el Decreto Supremo 27113 Reglamento al Procedimiento Administrativo Capítulo VI, por quienes invoquen un derecho subjetivo o interés legítimo lesionado, de manera actual o inminente, por el acto objeto de impugnación
- 14.7 Se fundamentarán en razones de ilegitimidad por vicios de nulidad o anulabilidad existentes al momento de su emisión y serán procesadas conforme a la Ley N° 2341 de fecha 23 de abril del 2002 y su Reglamento Decreto Supremo N° 27113 de fecha 23 de julio de 2003.
- 14.8 Las solicitudes o recursos de revocatoria (apelación) deberán ser interpuestos dentro de los diez (10) días de su notificación, ante la autoridad administrativa que pronuncio la resolución impugnada (Ley 2341, Artículo 64).
- 14.9 El método de información para posibles inicios de apelaciones se las realiza a través de los siguientes medios:
- Página web de la DGAC: <https://www.dgac.gob.bo/licencias-del-personal/>
 - Formularios de solicitud de Apelación a la emisión de licencia y/o habilitación.
- 14.10 La Unidad de Licencias archivara la resolución administrativa en el expediente físico o digital del titular de la licencia o postulante a ella o del proveedor de servicios que lo haya presentado y también se registrara en formulario de control correspondiente
- 14.11 También podría ser una apelación a un trámite de certificación de centros de instrucción o de entrenamiento de aeronáutica civil, emisión de certificación médica, entre otros.

15. Procedimiento de quejas y reclamos

- 15.1 La DGAC ha establecido el "PROCEDIMIENTO DE GESTIÓN DE QUEJAS Y RECLAMOS" DGAC-PRO-012, para atender las quejas, reclamos y sugerencias realizadas por los Usuario.

PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

CAPÍTULO 6 VIGILANCIA

Índice	Páginas
1. Vigilancia del personal aeronáutico	C6-1
2. Vigilancia de centros de instrucción y/o entrenamiento de aeronáutica civil.....	C6-2
3. Vigilancia de centros de evaluación de competencia lingüística en el idioma inglés	C6-2
4. Vigilancia de médicos aeronáuticos examinadores	C6-3
5. Vigilancia a examinadores designados.....	C6-3
6. Reuniones de estandarización.....	C6-5
7. Evaluaciones de observación para los inspectores de la DGAC.....	C6-6
8. Procedimientos para la detección y adopción de medidas frente a desempeño no conforme en la administración de pruebas asignadas	C6-6

1. Vigilancia del personal aeronáutico

1.1 En el Anexo 1 sobre licencias al personal, Numeral 1.2.5.1, se establece que todo Estado contratante que haya expedido una licencia se asegurará de que no se haga uso de las atribuciones otorgadas por esa licencia o por las habilitaciones correspondientes, a menos que el titular mantenga la competencia y cumpla con los requisitos relativos a experiencia reciente que establezca dicho Estado.

1.2 Por ello, la DGAC ha definido en sus reglamentos los requisitos conexos y dispone de un sistema de vigilancia y supervisión continua de los titulares de licencias a fin de velar por la seguridad de las operaciones aéreas.

1.3 En ese sentido, la DGAC se asegura que el personal aeronáutico titular de licencias realice sus funciones de manera segura y competente en el marco de las atribuciones conferidas éstas y las habilitaciones asociadas. Por lo cual, se evalúa si los titulares de licencias siguen siendo competentes realizando de manera rutinaria diversos tipos de inspecciones y/o verificaciones.

1.4 Por ello, la vigilancia del personal titular de licencias, se realiza a través de los inspectores de seguridad operacional de las áreas de operaciones y aeronavegabilidad, así también con los inspectores de navegación aérea como parte de las funciones de vigilancia de los explotadores de servicios aéreos, organizaciones de mantenimiento aprobadas y proveedores de servicios de navegación aérea, que son quienes tienen a su cargo las verificaciones de competencia, la observación del cumplimiento de procedimientos y tareas que ejecutan los titulares de licencias al amparo de sus atribuciones y los programas de instrucción que aprueba la DGAC para este personal.

1.5 La Unidad de Licencias al Personal anualmente por intermedio del sistema de gestión de licencia al personal (SIGPEL) también realiza la vigilancia a los poseedores de licencias en lo que concierne a la vigencia de sus atribuciones.

1.6 Esta vigilancia continua, garantiza que se evalúe los siguientes aspectos:

- a) el grado de cumplimiento de los reglamentos y las prácticas de seguridad operacional;
- b) el grado de competencia en relación con las normas mínimas especificadas de conocimientos y pericia;
y
- c) la adecuación permanente de una persona para ser titular de una licencia aeronáutica (el criterio de “aptitud y adecuación”).

1.7 La Unidad PEL constituye un gran apoyo para el programa de vigilancia de la DGAC, toda vez que a través de su sistema puede llevar el control de los siguientes aspectos del personal aeronáutico, por ejemplo:

- a) La vigencia de las atribuciones de las licencias y/o habilitaciones del personal aeronáutico;
- b) la observación de los límites de horas de vuelo de los pilotos y tripulantes de cabina;
- c) el cumplimiento de los requisitos de experiencia reciente en los miembros de la tripulación de vuelo;
- d) el cumplimiento de las verificaciones de competencia;
- e) la vigencia de los certificados médicos aeronáuticos;

Nota.- El procedimiento DSO/PEL-PRO-019 establece la vigilancia de licencias y/o habilitaciones

2. Vigilancia de centros de instrucción y/o entrenamiento de aeronáutica civil

2.1 La DGAC ejerce las actividades de control, seguimiento y vigilancia al cumplimiento de los reglamentos aplicables a los respectivos centros de instrucción y centros de entrenamiento de aeronáutica civil certificados.

2.2 A su vez, cada centro de instrucción y de entrenamiento de aeronáutica civil está obligado a permitir y dar todas las facilidades necesarias para que la DGAC inspeccione su organización en cualquier momento, a fin de verificar los procedimientos de instrucción, el sistema de garantía de calidad, los registros y su capacidad general para determinar si cumple con los requerimientos de los RAB 141, 142 o 147 para el cual fue certificado, así como el sistema de gestión de seguridad operacional (SMS) cuando es requerido.

2.3 Los centros de instrucción certificados deben ser monitoreados para supervisar la ejecución de los programas de instrucción por parte de los inspectores, así como el mantenimiento de los requerimientos de certificación y el cumplimiento de las reglas de operación señalada en los citados reglamentos.

2.4 Para ello se tiene establecido en el manual para la certificación y vigilancia de centros de instrucción y de entrenamiento de aeronáutica civil M-PEL-001, los siguientes procedimientos, con sus respectivas listas de verificación, que aplica a las siguientes metodologías de vigilancia:

- a) Parte III, Capítulo 1. Inspección a los centros de instrucción y de entrenamiento, RAB 141 Tipo 1, RAB 142 y RAB 147.
- b) Parte III, Capítulo 2. Proceso de toma de decisiones y seguimiento a deficiencias detectadas – RAB 141 Tipo 1, RAB 142 y RAB 147.
- c) Parte III, Capítulo 3. Vigilancia basada en riesgos (RBS) para los CIAC RAB 141 Tipo 2 y Tipo 3 que están expuestos a riesgos de seguridad operacional relacionados con las operaciones de aeronave al prestar sus servicios.
- d) Parte III, Capítulo 4. Evaluación de la eficacia del SMS en un CIAC RAB 141 Tipo 2 y Tipo 3.
- e) Parte III, Capítulo 5. Proceso de toma de decisiones, seguimiento de las deficiencias y medidas de cumplimiento bajo un enfoque de RBS.
- f) Parte V, Aceptación y vigilancia de centros de entrenamiento de aeronáutica civil (CEAC) extranjeros, RAB 142.

Nota.- El manual de certificación y vigilancia de centros de instrucción y de entrenamiento de aeronáutica civil se encuentra disponible en: <https://www.dgac.gob.bo>

Nota.- El Apéndice 6-1 contiene el Programa nacional y extranjeros de vigilancia a los centros de instrucción y entrenamiento de aeronáutica civil

3. Vigilancia de centros de evaluación de competencia lingüística en el idioma inglés

3.1 Conforme a lo indicado en la Sección 1.2.9 del Anexo 1 la DGAC estableció un sistema para realizar las evaluaciones de competencia lingüística en el idioma inglés, para pilotos, navegantes, mecánicos de a bordo, controladores de tránsito aéreo y operadores de estación aeronáutica.

3.2 En ese sentido, conforme al Doc. 9835 Manual sobre la aplicación de los requisitos de la OACI en materia de competencia lingüística, la DGAC realiza las evaluaciones de competencia lingüística a través de centros de evaluación de competencia lingüística, previa aprobación por parte de la DGAC.

3.3 Sin embargo, el solo hecho de contar con examinadores o proveedores de servicios autorizados no es suficiente para garantizar que las evaluaciones del personal aeronáutico se realicen en forma apropiada, aplicando de forma eficaz los criterios de la escala de competencia lingüística establecida por la OACI en el Anexo 1 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

3.4 Por lo expuesto, se requiere monitorear el trabajo efectuado por los centros de evaluación de competencia lingüística, para asegurar que mantengan sus cualificaciones y que las pruebas sigan siendo adecuadas para evitar riesgos que podrían afectar la seguridad operacional debido a deficiencias en las comunicaciones radiotelefónicas.

3.5 Para tal fin, la DGAC establece una vigilancia continua a través de visitas de inspección que permitan mediante muestreos realizar auditorías a las evaluaciones efectuadas.

4. Vigilancia de médicos examinadores aeronáuticos

4.1 La certificación médica es pilar fundamental en el proceso de otorgamiento de licencias del personal aeronáutico y en la seguridad operacional, por lo cual la DGAC ha establecido procedimientos para la designación de médicos examinadores aeronáuticos (AME), así como de centros médicos aeronáuticos examinadores (CMAE), para garantizar el cumplimiento de los requisitos señalados en el RAB 67, Sección 67.055 y el Apéndice 1 del RAB 67.

4.2 Asimismo, conforme a la Sección 67.065 los CMAEs y los AMEs, sus profesionales consultores, sus equipos e instalaciones, estarán sometidos a inspecciones de vigilancia periódica, regulares y aleatorias, que la Sección de Medicina Aeronáutica (AMS) de la DGAC establezca dentro de sus planes, a través de sus médicos evaluadores.

4.3 A través de las inspecciones la DGAC está en la capacidad de evaluar y demostrar el nivel de cumplimiento de los requisitos del RAB 67 y el proceso de inspección no deberá exceder de veinticuatro (24) meses, de acuerdo al programa de vigilancia establecido por la DGAC.

4.4 Los procedimientos de vigilancia y las listas de verificación correspondiente, se encuentran señalados en el manual para la certificación o autorización y vigilancia de centros médicos aeronáuticos examinadores y médicos examinadores aeronáuticos, de acuerdo al siguiente detalle:

- a) Parte III, Capítulo 1. Inspección de los centros médicos aeronáuticos examinadores.
- b) Parte III, Capítulo 2. Inspección del procedimiento de evaluación médica aeronáutica.
- c) Parte IV, Capítulo 2. Proceso de vigilancia de los médicos examinadores aeronáuticos.

Nota.- El manual para la certificación o autorización y vigilancia de CMAEs y AMEs se encuentra disponible en: <https://www.dgac.gob.bo>

5. Vigilancia a examinadores designados

5.1 La DGAC determina si los examinadores designados continúan reuniendo los requerimientos iniciales para su designación, a través de un sistema que permita supervisar y controlar el desarrollo de las pruebas prácticas y de vuelo que garantice la uniformidad y fiabilidad de su aplicación.

5.2 En tal sentido, los RAB 61, 141, 142 y 147 han establecido los requisitos a aplicar mediante un sistema que permita supervisar y controlar el desarrollo de las pruebas prácticas y de vuelo, para garantizar su uniformidad y fiabilidad, los cuales se detallan a continuación:

Tabla 6-1. Requisitos de supervisión de examinadores designados

Tipo de examinador	Sección RAB	Detalle del requisito a cumplir
Examinador de pruebas de pericia en vuelo de pilotos	61.1210	<ul style="list-style-type: none"> • Asistir a un curso de instrucción periódica para examinadores desarrollado por la DGAC, durante el periodo previsto en el PCDSO. • Una de las pruebas de pericia o verificación de la competencia realizada durante el último año de validez de la autorización haya sido supervisada por un inspector de la DGAC.
Examinador de pruebas de pericia en vuelo de pilotos en un CIAC 141	141.210 (c) y (d)	<ul style="list-style-type: none"> • Recibir instrucción periódica acorde el PCDSO, con la finalidad de mantener actualizados sus conocimientos, en correspondencia a las tareas y responsabilidades asignadas. • Esta instrucción deberá incluir la capacitación en el conocimiento y aptitudes relacionadas con el desempeño humano, cursos de actualización en nueva tecnología y técnicas de formación para los conocimientos impartidos o examinados.
	141.240 (c)	El examinador de vuelo deberá aprobar una verificación de la competencia cada doce (12) meses en la aeronave en la cual realiza la evaluación de los alumnos que pretendan el otorgamiento de la licencia y/o habilitación correspondiente, con un inspector de la DGAC.
Examinador de pruebas de pericia para habilitaciones de tipo en un CEAC 142	142.210 (c) y (d)	<ul style="list-style-type: none"> • Recibir Instrucción periódica acorde al PCDSO, con la finalidad de mantener actualizados sus conocimientos, en correspondencia a las tareas y responsabilidades asignadas. • Esta instrucción deberá incluir la capacitación en el conocimiento y aptitudes relacionadas con el desempeño humano, cursos de actualización en nueva tecnología y técnicas de formación para los conocimientos impartidos o examinados.
		<ul style="list-style-type: none"> • El examinador de vuelo deberá aprobar una verificación de pericia periódica cada doce (12) meses en el simulador de vuelo o en la aeronave en la cual realiza la evaluación de los alumnos, que requieran el otorgamiento de una licencia y/o habilitación de tipo correspondiente a los cursos señalados en la Sección 142.115, con un inspector de la DGAC.
Examinador de pruebas prácticas para la	141.210 (c) y (d)	<ul style="list-style-type: none"> • Recibir instrucción periódica acorde el PCDSO, con la finalidad de mantener actualizados sus

Tipo de examinador	Sección RAB	Detalle del requisito a cumplir
licencia y habilitaciones de controlador de tránsito aéreo y operador de estación aeronáutica en un CIAC 141		conocimientos, en correspondencia a las tareas y responsabilidades asignadas. <ul style="list-style-type: none">Esta instrucción deberá incluir la capacitación en el conocimiento y aptitudes relacionadas con el desempeño humano, cursos de actualización en nueva tecnología y técnicas de formación para los conocimientos impartidos o examinados.
	141.240 (d)	El examinador de pruebas prácticas, deberá aprobar una verificación periódica cada veinticuatro (24) meses con un inspector de la DGAC.
Examinador de pruebas prácticas para la licencia y habilitaciones de mecánico de mantenimiento de aeronaves en un CIAC 147	147.210 (c) y (d)	<ul style="list-style-type: none">Recibir instrucción periódica acorde al PCDSO, con la finalidad de mantener actualizados sus conocimientos, en correspondencia a las tareas y responsabilidades asignadas.La instrucción señalada deberá incluir la capacitación en el conocimiento y aptitudes relacionadas con el desempeño humano, cursos de actualización en nueva tecnología y técnicas de formación para los conocimientos impartidos o examinados.
	147.245	El examinador designado deberá aprobar ante un inspector de la DGAC una prueba de pericia periódica cada doce (12) meses.

5.3 La jefatura de la Unidad PEL llevará el control del cumplimiento de la instrucción periódica y la programación de prueba de pericia de los examinadores designados, en coordinación con las áreas competentes de operaciones, aeronavegabilidad y navegación aérea, según corresponda, la cual constituirá una evaluación de observación por parte de un inspector de la DGAC, a fin de verificar que su competencia como examinador y el cumplimiento de los procedimientos establecidos para tal fin. Asimismo, permitirá realizar las renovaciones correspondientes a las autorizaciones efectuadas o en el caso, de un chequeo de observación no satisfactorio, proceder a la suspensión de la autorización o la no renovación de la misma.

6. Reuniones de estandarización

6.1 Por otro lado, si bien el sistema permite asegurar que los examinadores designados mantienen su competencia como tal, es necesario incluir en este sistema a los propios inspectores de la DGAC estableciendo buenas prácticas para asegurar la uniformidad y fiabilidad de las pruebas prácticas y en vuelo que realizan y una de ellas es la aplicación de reuniones de estandarización entre los inspectores de la DGAC por especialidad.

6.2 Estas reuniones se realizarán una vez al año, para intercambiar experiencias, observaciones y oportunidades de mejora conducentes al mantenimiento de la estandarización y la eficacia de los chequeos prácticos y en vuelo.

6.3 Estas reuniones serán convocadas por los jefes de las áreas técnicas de operaciones, aeronavegabilidad y navegación aérea, con la participación como observador del jefe de la Unidad PEL, por las interfaces que mantienen en sus procedimientos.

6.4 Como producto de esta reunión se realizará un informe con el nombre de los participantes, los problemas o situaciones analizadas que ameritan una oportunidad de mejora o que pueden ser consideradas como lecciones aprendidas dentro del proceso de evaluación del personal aeronáutico. Estas reuniones también podrían generar una modificación al programa de instrucción para los examinadores designados o los propios inspectores de la DGAC, así como la modificación de procedimientos existentes o generación de nuevos procedimientos.

7. Evaluaciones de observación para los inspectores de la DGAC

Dado que los inspectores de la propia DGAC, independiente a los designados, también realizan las pruebas prácticas y de pericia en vuelo para el otorgamiento de licencias y habilitaciones del personal aeronáutico, lo cual hace necesario dentro del sistema de vigilancia interna garantizar la uniformidad y fiabilidad de éstas pruebas, se llevarán a cabo las siguientes acciones:

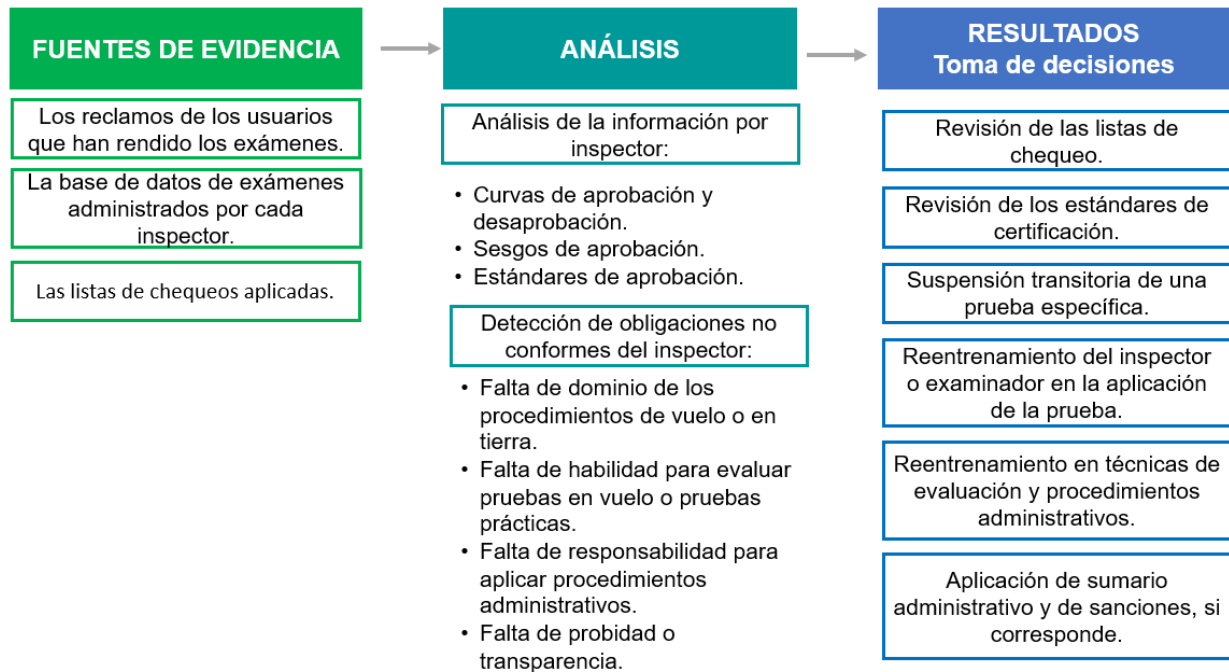
- a) Designar cada tres años y a través de un memorándum de designación del Director Ejecutivo, a inspectores con mayor experiencia en cada especialidad, para que realicen chequeos de observación a cada inspector que tenga la responsabilidad de efectuar pruebas prácticas o en vuelo, a fin de que cada tres años como mínimo cada inspector registre esta evaluación y se garantice la aplicabilidad de los procedimientos en forma estandarizada.
- b) Incluir cada tres años como parte del programa de instrucción periódica establecido por la DGAC, la instrucción sobre las mejoras o modificaciones a la reglamentación y los procedimientos de evaluación del personal aeronáutico, así como las observaciones y sesgos no intencionados detectados en estos procesos, dentro de los chequeos de observación realizados o como producto de las reuniones de estandarización llevadas a cabo indicadas en la Sección 6. de este capítulo.
- c) La planificación de estas evaluaciones con el cronograma correspondiente, será desarrollado por la Unidad de Licencias en coordinación con cada área técnica de la DGAC.
- d) Los registros correspondientes a este procedimiento serán controlados por la Unidad PEL como evidencia de cumplimiento.

Nota.- En el procedimiento DSO/PEL-PRO-009 se presenta la evaluación de observación para examinador designado, que cuenta con todos los elementos para ser aplicado también a los propios inspectores de la DGAC.

8. Procedimientos para la detección y adopción de medidas frente a desempeño no conforme en la administración de pruebas asignadas

8.1 Como parte del sistema para la evaluación del desempeño de inspectores de la DGAC y examinadores designados, que realizan las pruebas de pericia en vuelo y chequeos prácticos para el otorgamiento de licencias y habilitaciones, se considerarán además de las acciones señaladas en las secciones precedentes, el proceso que se indica en el siguiente gráfico:

Gráfico 6-1. Proceso para evaluación de desempeño de inspectores y examinadores designados



8.2 Este procedimiento será aplicado a través de reuniones de trabajo por cada área técnica a realizarse una vez al año y las conclusiones de las mismas serán reportadas en forma global al Director de Seguridad Operacional, para la adopción de las acciones propuestas, como mejora continua del proceso de evaluación del personal aeronáutico.

8.3 Los reclamos de los usuarios solicitantes que rindieron evaluaciones serán proporcionados a la área técnica correspondiente por la jefatura de la Unidad PEL.

PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

CAPÍTULO 7 PROCEDIMIENTO DE EXENCIONES

Índice	Páginas
1. Objetivo.....	C7-1
2. Generalidades	C7-1
3. Política	C7-1
4. Instrucciones.....	C7-1
5. Procedimiento.....	C7-2
6. Criterios para la realización de la evaluación de riesgos	C7-2

1. Objetivo

Este capítulo proporciona información general al inspector de la DGAC acerca de los procedimientos aplicables para evaluar adecuadamente las solicitudes de exenciones formuladas por un postulante o titular de una licencia aeronáutica, así como un proveedor de servicios aéreos en relación al personal aeronáutico titular de licencia, a fin de mantener los niveles aceptables de seguridad operacional y minimizar cualquier riesgo referido a la competencia del personal aeronáutico en el ejercicio de las atribuciones de su licencia y habilitaciones.

Nota.- El término exenciones comprende también las excepciones, desviaciones y prórrogas.

2. Generalidades

2.1. El otorgamiento de una exención es considerado generalmente como un método temporal para el cumplimiento de un requisito reglamentario. El RAB 11 - *Reglas para el desarrollo, emisión y enmienda de los RAB* – Capítulo C, en su Sección 11.220 establece requisitos para el procedimiento de solicitud y emisión de una exención.

2.2. El RAB 11 define como exención al privilegio que otorga la DGAC a una persona u organización, en circunstancias excepcionales, liberándola de la obligación que tiene para el cumplimiento de una regla o parte de ella, según las circunstancias y con sujeción a las condiciones especificadas en la exención.

3. Política

3.1. La Dirección General de Aeronáutica Civil está comprometida a: Otorgar, documentar y publicar exenciones que no atenten a la seguridad operacional de la aviación civil, que sean estas de manera excepcional, con fundamentos sólidos y conforme a la evaluación de criterios de riesgos determinados en base a la reglamentación aeronáutica vigente debiendo notificar a OACI y al SRVSOP en caso de diferencias con las SARPS

4. Instrucciones

4.1. Toda exención debería otorgarse únicamente si existe un fundamento sólido. En estos casos excepcionales, la responsabilidad de justificar, ya sea cualitativamente o cuantitativamente un medio alternativo de cumplimiento recae en el solicitante, según sea el caso, antes de solicitar la aprobación de la DGAC.

4.2. Otro aspecto importante, lo constituye el sistema de registro que debe establecer la DGAC para documentar plenamente todos los casos solicitados y analizados, así como el resultado de los mismos, con la correspondiente publicación de las exenciones otorgadas.

4.3. La DGAC debe evaluar antes de otorgar una exención, si éstas se traducirán en diferencias respecto de las normas y métodos recomendados (SARPS) de los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil y, de ser así, debe proceder a la notificación correspondiente a la OACI y al

SRVSOP, así como su promulgación en la publicación de información aeronáutica (AIP) del Estado en caso de diferencias significativas.

5. Procedimiento

5.1 Solicitud, evaluación y emisión

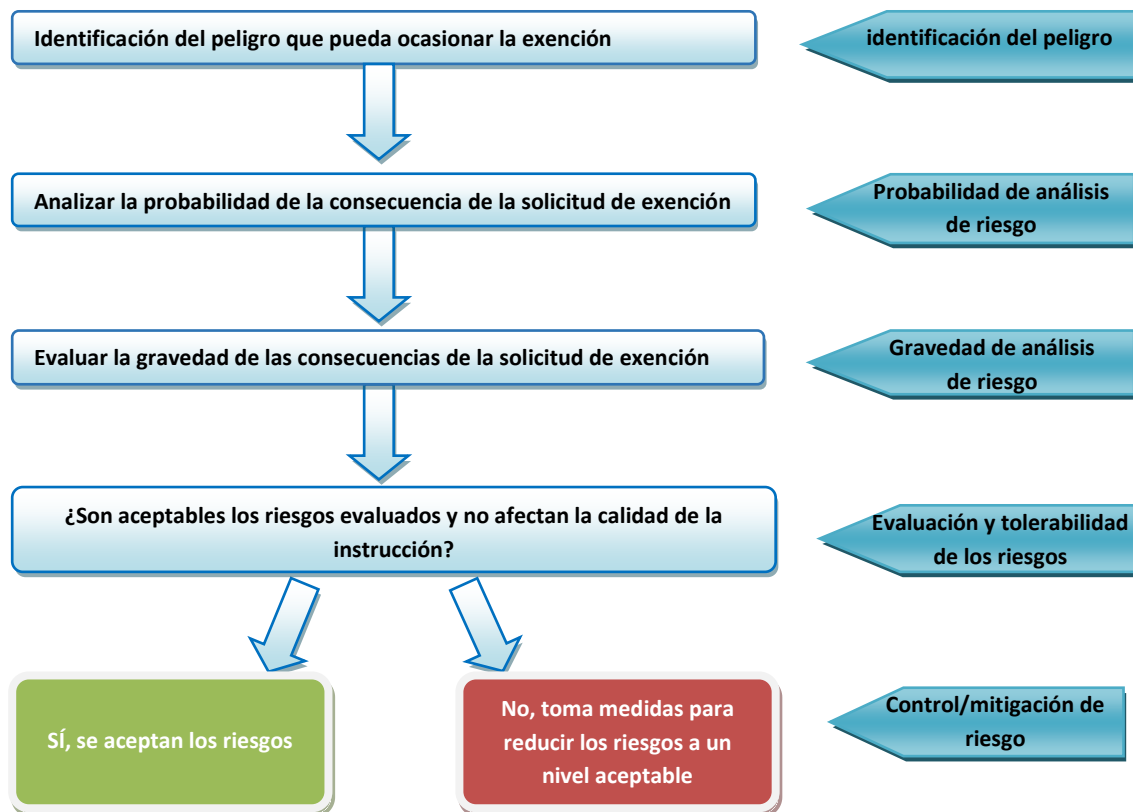
5.1.1 Las solicitud, evaluación y emisión de Exenciones deberán encaminarse en cumplimiento al procedimiento descrito en la página de la DGAC www.dgac.gob.bo con código de procedimiento DGAC-PRO-011.

6. Criterios para la realización de la evaluación de riesgos

6.1 El inspector de la DGAC deberá verificar que el solicitante de una exención garantice que los riesgos de seguridad operacional encontrados estén bajo control a fin de mantener la eficacia de la misma. Es importante que el solicitante demuestre que efectuó procesos de identificación de peligros, evaluación de riesgos de seguridad operacional y haya implementado medidas de solución adecuadas. El proceso de gestión de riesgos se ilustra en la Figura 7-1.

6.2 El solicitante de una exención debe haber identificado sistemáticamente los peligros que existen dentro del contexto de la solicitud de exención solicitada. Un análisis cuidadoso de las etapas de planificación y diseño de implementación puede identificar posibles peligros antes de que la solicitud de la exención sea presentada. También es fundamental que se comprenda el alcance de la exención para lograr un alto rendimiento en materia de seguridad operacional.

Figura 7-1 - Proceso de gestión de riesgo

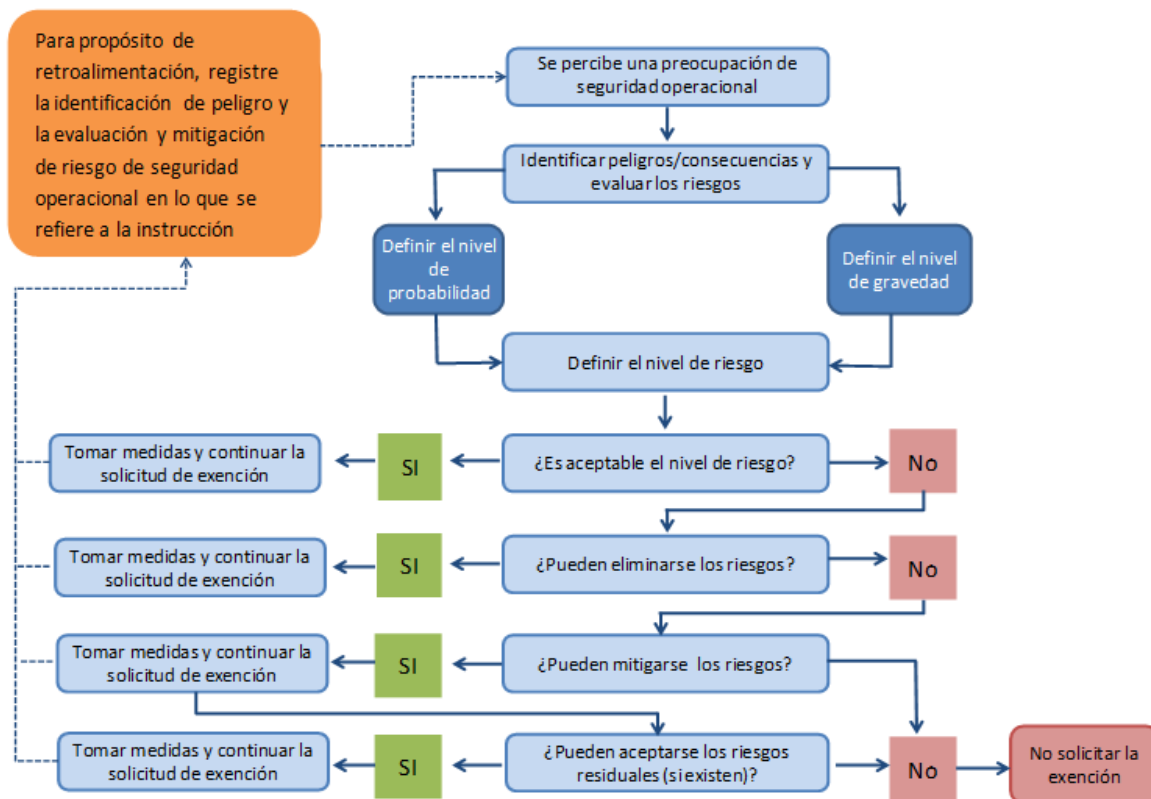


6.3 La gestión de riesgos de la seguridad operacional requiere que el solicitante de la exención desarrolle un proceso formal para identificar peligros que puedan contribuir con los sucesos relacionados con la solicitud efectuada. La identificación de peligros y de sus consecuencias es el primer paso en el proceso de la gestión de riesgos de la seguridad operacional cuando se solicita una exención. Los riesgos de seguridad operacional correspondientes se evalúan dentro del contexto de las consecuencias potencialmente dañinas relacionadas con el peligro. Si al evaluar los riesgos de seguridad operacional se evidencia que éstos son inaceptables, se deben incorporar controles de riesgos de seguridad operacional adicionales para soportar la exención que se está solicitando.

6.4 Un enfoque estructurado para la identificación de peligros puede incluir el uso de intercambios de ideas de grupo, en las cuales los expertos en los temas explican escenarios de análisis detallados. Las sesiones de identificación de peligros requieren que un grupo de personas sea asignado al análisis de la solicitud de la exención dirigido por un facilitador.

6.5 La Figura 7-2 presenta el proceso de gestión de riesgos de seguridad operacional completa.

Figura 7-2. El proceso de gestión de riesgo de la seguridad operacional



6.6 Si los riesgos de seguridad operacional se evalúan como inaceptables, las siguientes preguntas son pertinentes:

- a) *¿Pueden eliminarse los peligros y riesgos de seguridad operacional relacionados?* Si la respuesta es SI, se toma y documenta una medida correspondiente. Si la respuesta es NO, la siguiente pregunta es:
- b) *¿Pueden eliminarse los riesgos de seguridad operacional?* Si la respuesta es NO, las actividades relacionadas deben cancelarse. Si la respuesta es SI, se toma una medida de mitigación correspondiente y la siguiente pregunta es:

c) *¿Existe algún riesgo de seguridad residual?* Si la respuesta es SI, los riesgos residuales deben evaluarse para determinar su nivel de tolerabilidad, así como también, si pueden eliminarse o mitigarse según sea necesario, para garantizar un nivel aceptable de rendimiento en materia de seguridad operacional.

6.7 La evaluación de riesgos implica un análisis de peligros desarrollado por el solicitante de la exención, que incluye dos componentes:

- a) La probabilidad; y
- b) La gravedad.

6.8 Luego de que los riesgos se han evaluado, el solicitante de una exención deberá haber tomado la decisión para determinar la necesidad de implementar medidas de mitigación de riesgos. Para este proceso de toma de decisiones deberá el solicitante de la exención utilizar la herramienta de categorización de riesgos de acuerdo a la matriz de riesgos que haya desarrollado. En la Figura 7-3 se ofrece una matriz de evaluación (índice) de riesgos de seguridad operacional.

Figura 7-3. Ejemplo de matriz de evaluación (índice) de riesgo de seguridad operacional

Probabilidad del riesgo	Gravedad del riesgo				
	Catastrófico A	Peligroso B	Mayor C	Menor D	Insignificante E
Frecuente 5	5 A	5 B	5 C	5 D	5 E
Ocasional 4	4 A	4 B	4 C	4 D	4 E
Remoto 3	3 A	3 B	3 C	3 D	3 E
Improbable 2	2 A	2 B	2 C	2 D	2 E
Sumamente improbable 1	1 A	1 B	1 C	1 D	1 E

6.9 Con el resultado obtenido en la matriz de riesgos un tercer paso debe ser seguido por el solicitante de la exención, esto es determinar la tolerabilidad del riesgo de la seguridad operacional, es por ello que primero debe obtenerse el resultado de la matriz de riesgo.

6.10 El índice obtenido en la matriz de evaluación de riesgo de seguridad operacional debe exportarse a una matriz de tolerabilidad de riesgo de la seguridad operacional (ver Figura 7-5) que describe los criterios de tolerabilidad del riesgo para la exención a solicitar. En el caso de que el resultado obtenido fuera “inaceptable bajo las circunstancias existentes”, el índice de riesgo de la seguridad operacional de la consecuencia es inaceptable. Por lo tanto, el solicitante de la exención deberá:

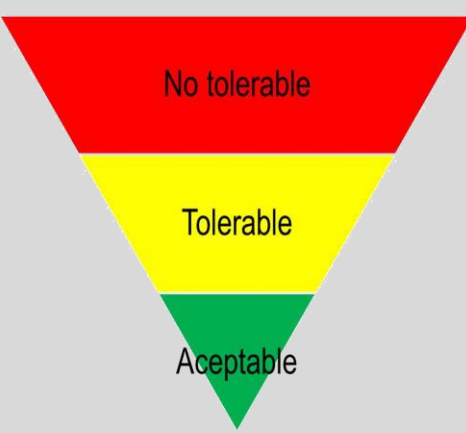
- a) demostrar que al implantar medidas de mitigación reducirá la exposición a un riesgo en particular, es decir, reducirá el componente de probabilidad del índice de riesgo;
- b) demostrar que al tomar medidas de mitigación reducirá la gravedad de las consecuencias relacionadas con el peligro, es decir, reducirá el componente de gravedad del índice de riesgo; o
- c) cancelar la solicitud de exención si la mitigación no es posible.

Figura 7-4 - Matriz de tolerabilidad de riesgo de seguridad operacional alternativa

Rango del índice de riesgo	Descripción	Medida recomendada
5 A, 5 B, 5 C, 4 A, 4 B, 3 A	Riesgo alto	No procede la solicitud de exención. Realice una mitigación de riesgos de prioridad para garantizar que haya controles implementados para reducir el índice de riesgos al rango moderado o bajo.
5 D, 5 E, 4 C, 4 D 4 E, 3 B, 3 C, 3 D, 2 A, 2 B, 2 C, 1 A	Riesgo moderado	Programar una evaluación de seguridad operacional para reducir el índice de riesgos hasta el rango bajo, si fuera factible.
3 E, 2 D, 2 E, 1 B, 1 C, 1 D, 1 E	Riesgo bajo	Aceptable tal cual. No se necesita una mitigación de riesgos posterior.

Nota.- La Figura 7-4 proporciona un ejemplo de una matriz de tolerabilidad de riesgo de la seguridad operacional alternativa. La pirámide de la Figura 7-5 refleja un esfuerzo constante para impulsar el índice de riesgo hacia el vértice de la parte inferior de la pirámide.

Figura 7-5 - Ejemplo de índice de riesgo evaluado

Descripción de la tolerabilidad	Índice de riesgo evaluado	Criterios sugeridos
 No tolerable	5 A, 5 B, 5 C, 4 A, 4 B, 3 A	Inaceptable según las circunstancias existentes
Tolerable	5 D, 5 E, 4 C, 4 D 4 E, 3 B, 3 C, 3 D, 2 A, 2 B, 2 C, 1 A	Aceptable según la mitigación de riesgos, Puede necesitar una decisión de gestión
Aceptable	3 E, 2 D, 2 E, 1 B, 1 C, 1 D, 1 E	Aceptable

6.11 La matriz de riesgo será categorizada de acuerdo con una evaluación de la posible gravedad y probabilidad. Después de evaluar los riesgos de seguridad operacional, el solicitante puede implementar medidas de mitigación de riesgos. Entre las medidas de mitigación que pueden ser presentadas se tienen: modificaciones en los procedimientos, mayor instrucción, limitaciones en la operación.

6.12 El solicitante debe haber evaluado las consecuencias que pudieran influir en el desarrollo de las atribuciones de su licencia, particularmente la introducción de nuevos peligros, antes de la implementación de cualquier medida de mitigación de riesgos.

6.13 Los tres enfoques genéricos de mitigación de riesgos de seguridad operacional incluyen:

- a) Prevención. La solicitud de exención deberá ser rechazada a causa de que los riesgos de seguridad operacional asociados son intolerables o se consideran inaceptables en comparación con los beneficios asociados.
- b) Reducción. Se aceptará cierta exposición de riesgos de seguridad operacional, cuando la gravedad o probabilidad asociada con los riesgos se aminora, posiblemente mediante medidas que mitigan las consecuencias relacionadas.
- c) Segregación de la exposición. Esta medida la tomará el solicitante para aislar la posible consecuencia relacionada con el peligro o para establecer varias capas de defensas contra ella.

6.14 La estrategia utilizada por el solicitante de una exención puede implicar uno de los enfoques descritos anteriormente o podrá incluir múltiples enfoques. Deberá entenderse que pueden considerarse toda la gama de posibles medidas de control para encontrar una solución óptima. El inspector de la AAC debe tener la competencia para evaluar la eficacia de cada estrategia alternativa que haya considerado el solicitante y poder tomar una decisión. Cada propuesta de mitigación de riesgos de seguridad operacional propuesta debe examinarse a partir de las perspectivas:

- a) Eficacia. El grado hasta donde las alternativas reducen o eliminan los riesgos de seguridad operacional. La eficacia puede determinarse en términos de defensas técnico-operativas, de capacitación y reglamentarias que pueden reducir o eliminar los riesgos de seguridad operacional.
- b) Costo/Beneficio. El grado hasta donde los beneficios percibidos de la mitigación exceden los costos.
- c) Practicidad. El grado hasta donde la mitigación puede implementarse y cuán adecuado es en términos de tecnología disponible, recursos financieros y administrativos, legislación y reglamentos, etc.
- d) Aceptabilidad. El grado hasta donde la alternativa es coherente con el objetivo de satisfacer todos los requisitos de proceso de instrucción al personal de alumnos.
- e) Ejecutable. El grado hasta donde el cumplimiento de nuevas reglas, reglamentos o procedimientos pueden llevarse a cabo de forma eficiente y con el control debido. pueden supervisarse.
- f) Durabilidad. El grado hasta donde la mitigación será sostenible y eficaz.
- g) Riesgo de seguridad operacional residual. El grado de los riesgos de seguridad operacional que sigue siendo secundario a la implementación de la mitigación inicial y que podría necesitar medidas de control de riesgos adicionales.
- h) Consecuencias accidentales. La introducción de nuevos peligros y riesgos de seguridad operacional relacionados que estén asociados con la implementación de cualquier alternativa de mitigación.

6.15 El inspector de la DGAC deberá tener en cuenta que cualquier impacto asociado con el rendimiento en materia de seguridad operacional proporcionará retroalimentación para los procesos

de aseguramiento de la seguridad operacional en lo que se refiere a otorgamiento de licencias y habilitaciones o mantenimiento de la competencia del personal titular de la licencia relacionado con la exención. Esto garantizará la integridad, eficiencia y eficacia de las defensas planteadas que soportarán la forma como la exención es cubierta.

6.16 El inspector de la DGAC deberá verificar la documentación de soporte que utilizó el solicitante de la exención para la evaluación de riesgos (hojas de cálculo hasta software personalizado).

CAPÍTULO 8

RESOLUCIÓN DE PROBLEMAS DE SEGURIDAD OPERACIONAL

Índice

1. Objetivo.....	C8-1
2. Definiciones	C8-1
3. Cumplimiento vs. incumplimiento	C8-1
4. Proceso de toma de decisiones y seguimiento de las deficiencia	C8-2
5. Elegibilidad para aplicar el proceso	C8-2
6. Tipos de acciones correctivas ante la identificación de una deficiencia	C8-3
7. Criterios de validación de las medidas correctivas	C8-4
8. Proceso de toma de decisiones	C8-4

1. Objetivo

1.1 Este capítulo proporciona orientación y guía a los inspectores de la DGAC sobre los procedimientos a seguir en caso de identificación de deficiencias por parte de los titulares de licencias de personal aeronáutico señaladas en los RAB 61, 63 y 65 en el ejercicio de las atribuciones que éstas les concede, que puede o no estar asociada también con un proveedor de servicios aéreos donde labora.

1.2 Asimismo, en este capítulo se detalla el proceso de toma de decisiones y el seguimiento de estas deficiencias, como parte de la resolución de problemas de seguridad operacional (Elemento crítico CE-8), luego de la aplicación de los procesos de vigilancia efectuados por la DGAC.

2. Definiciones

Las siguientes definiciones se aplicarán al contenido del presente capítulo:

- a) Amenaza inmediata a la seguridad operacional.- Cualquier acto o circunstancia, la cual, si se permite que continúe o se desarrolle, podría exponer a una persona al riesgo de heridas o muerte o, exponer a cualquier aeronave al riesgo de daño o destrucción.
- b) Deficiencia.- Estado de incumplimiento de uno o varios requisitos aplicables.
- c) Acción formal.- Medida administrativa reactiva de coerción que busca asegurar el cumplimiento de un requisito.
- d) Acción informal.- Medida administrativa reactiva de persuasión, oral o escrita, que busca asegurar el cumplimiento de un requisito.
- e) Probabilidad.- La posibilidad que una situación de peligro pueda ocurrir.
- f) Riesgo.- La evaluación de las consecuencias de un peligro, expresado en términos de probabilidad y severidad, tomando como referencia la peor condición previsible.
- g) Severidad.- Las posibles consecuencias de una situación de peligro, tomando como referencia la peor condición previsible.

3. Cumplimiento vs. incumplimiento

3.1 Se espera que el personal que ha obtenido una licencia aeronáutica, mantenga como titular de esta licencia su competencia, así como el ejercicio de sus atribuciones que ésta le confiere observando el cumplimiento de normativa vigente en las operaciones que realiza. Cuando este nivel de cumplimiento se mantiene, no hay necesidad de tomar acciones administrativas o legales por parte de la DGAC.

3.2 La DGAC a través a de sus inspectores debe realizar todos los esfuerzos que estén a su alcance, para prevenir que el personal aeronáutico incurra en incumplimientos de los requisitos normativos, y de esta forma evitar la necesidad de aplicar los procesos administrativos y/o legales correspondientes. Para ello, los inspectores a cargo de la vigilancia de los titulares de licencias a través del ejercicio de las atribuciones que realizan en aviación general, explotadores de servicios aéreos, organizaciones de mantenimiento y servicios de navegación aérea, deben tener una actitud proactiva para orientarlos continuamente sobre la importancia del cumplimiento continuo de los requisitos establecidos.

3.3 Los programas de vigilancia proporcionan a la DGAC el método para la evaluación continua del personal aeronáutico, así como del ejercicio de las atribuciones de los titulares de licencias en las diversas operaciones que realizan. La información generada por los programas de vigilancia permite que la DGAC actúe basándose en las deficiencias que afectan directamente, o que podrían potencialmente afectar la seguridad operacional.

3.4 La meta final de la DGAC es mantener un estado de cumplimiento continuo. Es responsabilidad de la DGAC a través de sus inspectores, asegurar que los requisitos se cumplan y de esta manera mantener los niveles de seguridad operacional.

3.5 La DGAC puede fomentar el cumplimiento de los reglamentos mediante acciones preventivas o reactivas.

- a) Acciones preventivas. - La DGAC debe asegurarse que el personal aeronáutico que participa en diversas operaciones conforme a las atribuciones que su licencia le confiere, estén adecuadamente aleccionados sobre la importancia del cumplimiento de los requisitos y el impacto que el incumplimiento tiene, o podría tener en la seguridad operacional.
- b) Acciones correctivas. - Cuando las actividades preventivas no funcionan, la DGAC deberá recurrir a las acciones administrativas y/o legales que la ley le confiere, de manera de garantizar el cumplimiento de los requisitos. Salvo en casos extremos, las acciones legales se aplicarán luego que las acciones preventivas y correctivas se hayan agotado. Las acciones correctivas son las siguientes, según la severidad:
 - i) Acción informal. - Comunicación verbal o escrita, dando cuenta de un incumplimiento aislado e inadvertido de la reglamentación, cuyo nivel de riesgo es insignificante o menor, según la matriz de riesgo de la Figura 8-1, y requiriendo que sea subsanado.
 - ii) Acción formal. - En función al nivel de riesgo, la acción formal puede constituir una carta solicitando la corrección de la deficiencia dentro de un plazo establecido, una advertencia, la aplicación de multas o la suspensión o revocación de una licencia, habilitación, certificación o aprobación.

3.6 Por lo expuesto, los inspectores tienen varias herramientas para fomentar el cumplimiento de los requisitos: buena comunicación, asesoramiento y orientación, utilizando como último recurso, las acciones correctivas.

4. Proceso de toma de decisiones y seguimiento de las discrepancias

4.1 El proceso que se presenta en esta sección sirve como orientación para los inspectores en la determinación de las acciones correctivas y el seguimiento necesario para garantizar el cumplimiento de los reglamentos ante una deficiencia identificada.

5 Elegibilidad para aplicar el proceso

5.1 Antes de aplicar el proceso que se describe en la Sección 6 de este procedimiento, el inspector debe determinar si la deficiencia identificada no está asociada a alguna de las causales de exclusión que se detallan en el Capítulo IV sanciones e infracciones al personal aeronáutico del Reglamento de Infracciones, Sanaciones y Procedimiento Especial Sancionatorio.

5.2 En estos casos, el inspector debería coordinar con la Comisión de Faltas y Sanciones de la DGAC, para las acciones correspondientes que el ordenamiento jurídico que disponga.

Nota: El **Apéndice 8-5** describe orientaciones para conducir la investigación a una contravención a la Reglamentación.

6 Tipos de acciones correctivas ante la identificación de una deficiencia

6.1 Cuando el inspector ha identificado una deficiencia en cuanto al cumplimiento de los requisitos por parte del titular de una licencia aeronáutica, corresponderá al inspector tomar alguna acción con la finalidad de extinguir la deficiencia y que quienes hayan sido observados retornen al estado de cumplimiento continuo.

6.2 En este caso ya no proceden las acciones de tipo preventivo, debido a que el incumplimiento de un requisito ya ha sido consumado, debiendo el inspector decidir, según la naturaleza de la deficiencia, la clase de acción correctiva correspondiente a cada caso en base al proceso de toma de decisiones de la Sección 8 de este capítulo.

6.3 Las acciones correctivas con las que cuenta el inspector son las siguientes:

- a) Carta de orientación.- Es una acción informal. Procede en aquellos casos en los que la deficiencia representa un nivel de riesgo bajo para la seguridad operacional, según la matriz de riesgos de la Figura 8-1 de este capítulo. Esta acción podría ser verbal, pero es recomendable que se entregue de forma escrita para que queden registro en el programa de vigilancia o en los antecedentes del titular de una licencia. La carta de orientación, da cuenta al titular de una licencia, que se ha identificado una deficiencia en el cumplimiento de los requisitos y orienta a esta persona sobre la importancia de mantener un estado de cumplimiento continuo, especificándose una solicitud para solucionar el estado de incumplimiento tan pronto como sea posible. El modelo de una carta de orientación se detalla en el **Apéndice 8-1** de este manual.
- b) Carta de solicitud de corrección.- Es una acción formal. Procede en aquellos casos en los que la deficiencia representa un nivel de riesgo moderado para la seguridad operacional, según la matriz de riesgo de la Figura 8-1 de este capítulo, siempre y cuando el titular de una licencia no tenga antecedentes de incumplimiento y/o sanciones previas, en cuyo caso corresponderá directamente una carta de advertencia. También procede cuando el titular de una licencia, no ha respondido adecuadamente a una carta de orientación. Esta acción siempre será en forma escrita para que quede en los registros del programa de vigilancia y en los antecedentes del titular de una licencia y contendrá el detalle de los requisitos que han sido incumplidos, y un plazo razonable para su corrección. Los plazos suelen ser de 15 o 30 días. El modelo de una carta de corrección se detalla en el **Apéndice 8-2** de este manual.
- c) Carta de advertencia.- Es una acción formal. Procede directamente en aquellos casos en que la deficiencia identificada representa un nivel de riesgo moderado para la seguridad operacional y el titular de una licencia tienen antecedentes de incumplimiento o sanciones previas. También procede cuando el titular de una licencia no ha respondido a una carta de solicitud de corrección dentro del plazo establecido. Esta acción siempre será en forma escrita para que quede en los registros del programa de vigilancia y en los antecedentes del titular de una licencia y contendrá el detalle de los requisitos que han sido incumplidos, los antecedentes y un plazo final para la corrección que usualmente es entre 3 y 5 días. También debe incluir la advertencia de que, en caso de persistir el incumplimiento, se procederá a tomar las medidas administrativas y/o legales correspondientes. El modelo de una carta de advertencia se detalla en el **Apéndice 8-3** de este manual.
- d) Sanciones.- Son acciones formales. Proceden directamente cuando una deficiencia representa una amenaza inmediata a la seguridad operacional o cuando un el titular de una licencia no ha respondido a una carta de advertencia dentro del plazo establecido. Según los antecedentes de incumplimiento previos, usualmente consistirá en la suspensión o revocación de la licencia, habilitación, certificado o aprobación. Los procesos para el establecimiento de sanciones, usualmente están contenidos en un reglamento o documento de faltas y sanciones de cada Estado.

7 Criterios de validación de las medidas correctivas

7.1 Cuando el titular de una licencia ha recibido una carta de orientación, una carta de solicitud de corrección o una carta de advertencia, le corresponde preparar y adoptar las medidas correctivas para solucionar la deficiencia.

7.2 La determinación de las medidas correctivas le corresponde al titular de la licencia o podría ser el caso que corresponda al proveedor de servicios en la cual presta servicios y será la DGAC la que determine si estas acciones son o no aceptables.

7.3 En términos generales, para que una medida correctiva sea aceptable para la DGAC, ésta debería tener en cuenta los siguientes aspectos:

- a) Las medidas correctivas deben estar dirigidas a solucionar la causa raíz de las deficiencias, en lugar de buscar tan solo solucionar las deficiencias. Por ejemplo, si se identifica que el titular de una licencia de piloto de transporte de línea aérea, que actúa de piloto al mando en una aeronave de transporte aéreo comercial, ha realizado diversos vuelos con destinos en los cuales el idioma inglés es requerido, con el Nivel 5 – Avanzado de competencia lingüística vencido en su licencia, no será aceptable para la DGAC la sola acción de actualizar esta evaluación por el titular, sino que el propio explotador aéreo demuestre que ha identificado la causa raíz de esta deficiencia, es decir la razón por la cual el control de las licencias o el control de los vencimientos de las evaluaciones de competencia lingüística no se ha llevado a cabo, además de la responsabilidad del titular de realizarlo.
- b) El plazo para la implementación de las acciones correctivas debe ser realista y guardar relación con la naturaleza de la deficiencia.
- c) La solución propuesta debe estar al alcance del titular de la licencia y no depender de las acciones de otras organizaciones o personas ajenas.
- d) La solución, una vez implementada, debe poder ser verificable objetivamente por la DGAC.

7.4 Si la acción correctiva cumple con los criterios de la presente sección, se procederá a inmediata implementación y la DGAC se asegurará de verificar la eficacia de las medidas adoptadas mediante su programa de vigilancia.

7.5 Si la acción correctiva no cumple con los criterios del Párrafo 7.3, el inspector comunicará por escrito las razones por las cuales la acción correctiva propuesta es inaceptable y acordará un nuevo plazo para que el titular de la licencia ajuste las acciones correctivas. El nuevo plazo estará determinado por el nivel de riesgo de la deficiencia. El modelo de carta de rechazo de acción correctiva se detalla en el **Apéndice 8-4** de este manual.

8 Proceso de toma de decisiones

8.1 Los inspectores identifican las deficiencias por medio de la efectiva aplicación de la vigilancia continua, sea directamente durante una inspección o durante el análisis de los resultados o tendencias de un grupo de inspecciones. La investigación de los accidentes o incidentes, así como las denuncias u otras fuentes de información, también pueden servir a los inspectores para identificar deficiencias en el personal aeronáutico.

8.2 En algunos casos, la deficiencia podrá identificarse inmediatamente, por ejemplo, cuando se observa durante una inspección. En otros casos, como cuando hay una denuncia, los inspectores deberán investigar y reunir mayor información antes de determinar si existe o no una deficiencia.

8.3 Una vez que se ha confirmado la existencia de una deficiencia, el inspector deberá recurrir al proceso que se detalla a continuación, para determinar las acciones correspondientes.

8.4 Será de utilidad para la mejor comprensión del presente proceso, consultar el flujograma de la Figura 8-2.

8.5 Una vez que la deficiencia ha sido identificada, y siempre y cuando no esté contemplada

dentro de las causales de exclusión citadas en el Párrafo 5.1, corresponderá al inspector determinar si la situación representa una amenaza inmediata a la seguridad operacional.

8.6 En caso que la deficiencia represente una amenaza, el inspector deberá tomar las medidas correspondientes para asegurar que la aeronave no realice el vuelo o que un titular de una licencia sea retenido en tierra. Cuando esto ocurre, ameritará además la aplicación de las sanciones que la DGAC determine acorde el Reglamento de Faltas y Sanciones.

8.7 Esta acción deberá quedar registrada en la base de datos de la vigilancia de la seguridad operacional de la DGAC.

8.8 Cuando la deficiencia no es una amenaza, el inspector deberá primero determinar si ésta representa un nivel de riesgo evidentemente bajo, en cuyo caso deberá proceder según el Párrafo 8.9. Si el nivel de riesgo no fuera evidentemente bajo, corresponderá al inspector determinar el nivel de riesgo utilizando la matriz de la Figura 8-2, según procedimiento que figura a partir del Párrafo 8.14.

8.9 Cuando el nivel de riesgo es evidentemente bajo, el inspector debe procurar que el titular de una licencia, solucione la deficiencia en el momento. Si esto ocurriera, una vez validada la acción correctiva por el inspector, se registrará la acción en la base de datos, y el caso se considerará cerrado. Pese a esto, la DGAC verificará en tiempo la efectividad de las acciones correctivas mediante su programa de vigilancia.

8.10 Si el titular de una licencia no puede por cualquier motivo corregir la deficiencia de manera satisfactoria en el momento, corresponderá al inspector la preparación de una carta de orientación, según figura en el Párrafo 6.3 (a).

8.11 Si el titular de una licencia no responde de manera apropiada a la carta de orientación, el inspector deberá proceder a preparar y entregar una carta de solicitud de corrección según figura en el Párrafo 6.3 (b).

8.12 Si la respuesta a esta carta no se presenta dentro el plazo establecido, o si las acciones correctivas no cumplen con los criterios de validación, el inspector preparará y entregará una carta de advertencia según figura en el Párrafo 6.3 (c). Cumplido el plazo de la carta de advertencia, si el titular de una licencia no ha solucionado la deficiencia a satisfacción de la DGAC, corresponderá al inspector remitir un informe a la Comisión de Faltas y Sanciones de la DGAC que tomara las medidas necesarias para precautelar la seguridad operacional mediante la suspensión temporal o revocatoria de la licencia o autorización según corresponda.

8.13 Indistintamente que la discrepancia haya sido solucionada antes o después de llegar a la etapa de la suspensión y sanciones, los detalles deberán quedar registrados en la base de datos de la DGAC.

8.14 Si el nivel de riesgo asociado a la deficiencia no es evidentemente bajo, el inspector deberá determinar el nivel de riesgo que la deficiencia representa, utilizando para ello la matriz de la Figura 8-1.

8.15 Si se determina que el nivel de riesgo es bajo, corresponderá al inspector aplicar el mismo procedimiento que el detallado en el Párrafo 8.9.

8.16 Si se determina que el nivel de riesgo es moderado, el inspector deberá proceder a preparar y entregar una carta de solicitud de corrección según figura en el Párrafo 8.3 (b). Si la respuesta a esta carta no es presentada dentro el plazo establecido, o si las acciones correctivas no cumplen con los criterios de validación, el inspector preparará y entregará una carta de advertencia según se establece en el Párrafo 8.3 (c).

8.17 Indistintamente que la discrepancia ha sido solucionada antes o después de llegar a la etapa de la suspensión y sanciones, los detalles deberán quedar registrados en la base de datos de la DGAC.

8.18 Si el nivel de riesgo es moderado, pero el titular de una licencia tiene un historial de incumplimiento y/o sanciones, el inspector puede determinar que corresponde enviar directamente

una carta de advertencia.

8.19 Si el nivel de riesgo es alto, el inspector deberá tomar las medidas correspondientes para asegurar que un titular de una licencia o habilitación sea retenido en tierra. Cuando esto ocurre, ameritará además la aplicación de las sanciones que la DGAC determine adecuadas.

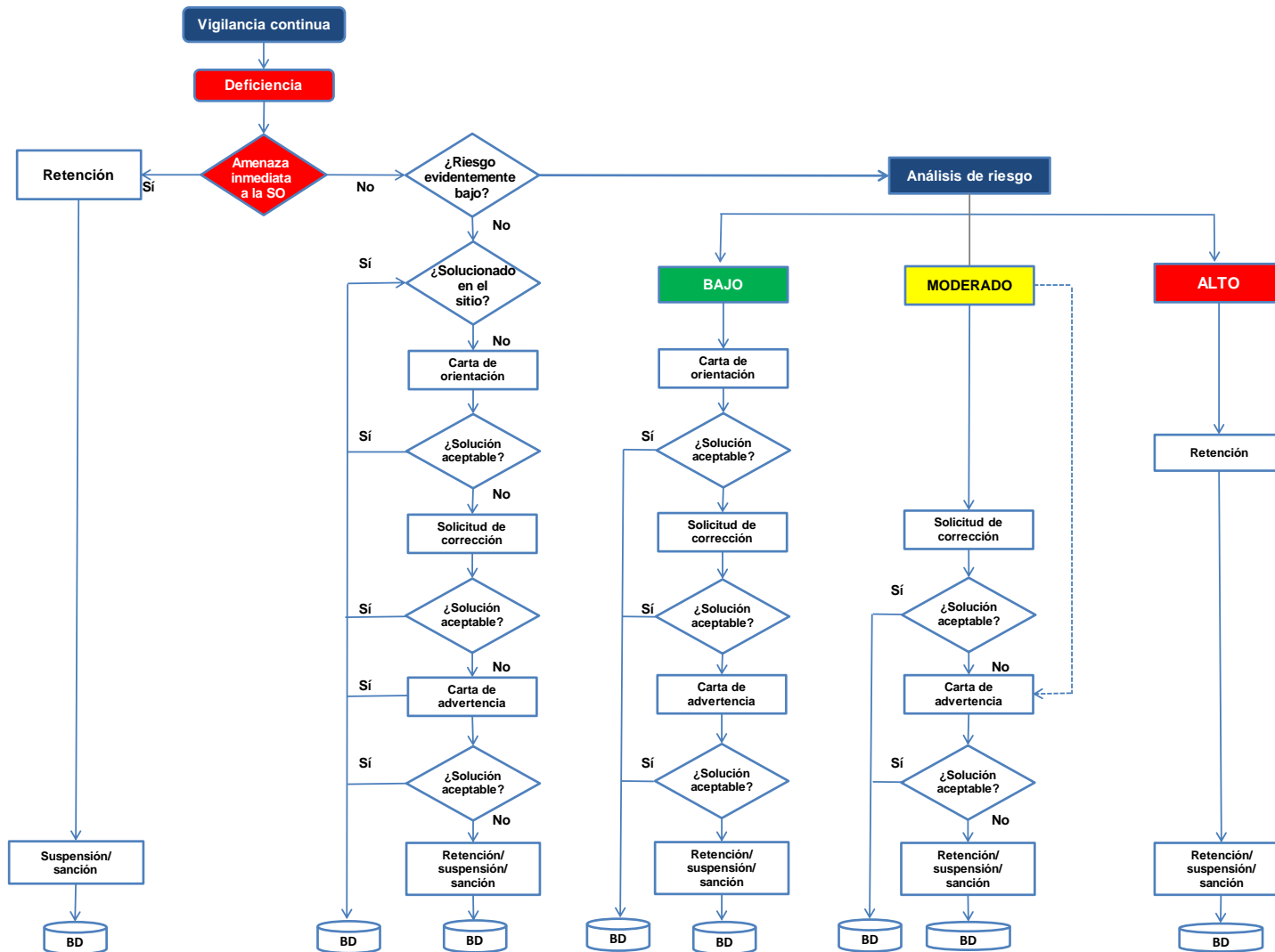
8.20 Esta acción deberá quedar registrada en la base de datos de gestión de la vigilancia de la seguridad operacional de la DGAC.

Figura 8-1. Matriz de riesgo

		GRAVEDAD			
		Catastrófico	Mayor	Menor	Insignificante
PROBABILIDAD	Frecuente	NR: Alto TA: Retención/ Sanción/Legal	NR: Alto TA: Retención/ Sanción/Legal	NR: Moderado TA: Solicitud de corrección o carta de advertencia	NR: Moderado TA: Solicitud de corrección o carta de advertencia
	Ocasional	NR: Alto TA: Retención/ Sanción/Legal	NR: Moderado TA: Solicitud de corrección o carta de advertencia	NR: Moderado TA: Solicitud de corrección o carta de advertencia	NR: Bajo TA: Carta de orientación
	Remota	NR: Moderado TA: Solicitud de corrección o carta de advertencia.	NR: Moderado TA: Solicitud de corrección o carta de advertencia	NR: Bajo TA: Carta de orientación	NR: Bajo TA: Carta de orientación

NR = Nivel de riesgo
TA = Tipo de acción

Figura 8-2. Flujoograma del proceso de toma de decisiones y acciones de la DGAC



DIRECCIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL

UNIDAD DE LICENCIAS AL PERSONAL

**FORMULARIO DE ENMIENDA DEL MANUAL DE GESTIÓN Y PROCEDIMIENTOS
DE LA UNIDAD DE LICENCIAS AL PERSONAL**

1. GENERALIDADES

Capítulo relacionado: (Señale la parte del MGPEL que se propone enmendar. Ejemplo: Capítulo 2, Sección 3, Párrafo 3.1)

Finalidad: (Indique específicamente el motivo de la enmienda propuesta. Ejemplo: Propuesta de enmienda al texto del Capítulo 3 – Organización de la Unidad PEL).

Enmienda N° _____

Dirigida a: Unidad de Licencias al Personal
Dirección General de Aeronáutica Civil
Av. Arce, Edificio Multicine, piso 9, La Paz Bolivia
E-mail: pel@dgac.gob.bo

2. PROPUESTA

Marque los ítems apropiados en las casillas de selección y si procede, adjunte una copia de las páginas afectadas. En la parte destinada a la justificación indicada en la Sección 3 - Justificación, incluya de manera clara y concisa las razones que fundamentan su propuesta de enmienda.

- Un error tipográfico ha sido notado en la Página _____, Párrafo _____, Sección _____, Capítulo _____, (no necesita de justificación).
- Un error en la redacción ha sido notado en la Página _____, Párrafo _____, Sección _____, Capítulo _____.
- Propongo que en la Página _____, Párrafo _____, Sección _____, Capítulo _____, se efectúe un cambio de la forma que se justifica en la Sección 3 de este formulario. (Adjunte hojas separadas sí es necesario).
- Propongo la inclusión de los ítems/procedimientos detallados en la Sección 3 - Justificación de este formulario, en la Página _____, Párrafo _____, Sección _____, Capítulo _____ (Adjunte hojas separadas sí es necesario).
- En una revisión futura a este manual, por favor incluya el (los) asunto (s) descrito en la Sección 3 – Justificación de este formulario. Describa de manera resumida los aspectos que desea que se incluya en el manual.
- Sería de mi interés argumentar con más detalle la propuesta de modificación o inclusión. Por favor contáctense con mi persona, a través de los datos que relaciono a continuación.

Enviado por: _____

Teléfono(s): _____ **Email:** _____

Dirección: _____

3. JUSTIFICACIÓN

Formulario de enmienda del MGPEL

DIRECCIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL		
UNIDAD DE LICENCIAS AL PERSONAL		
Código F-002-MGPEL	Revisión: Original	Fecha: 17/02/2025
Formulario de control de documentos de biblioteca técnica digital		

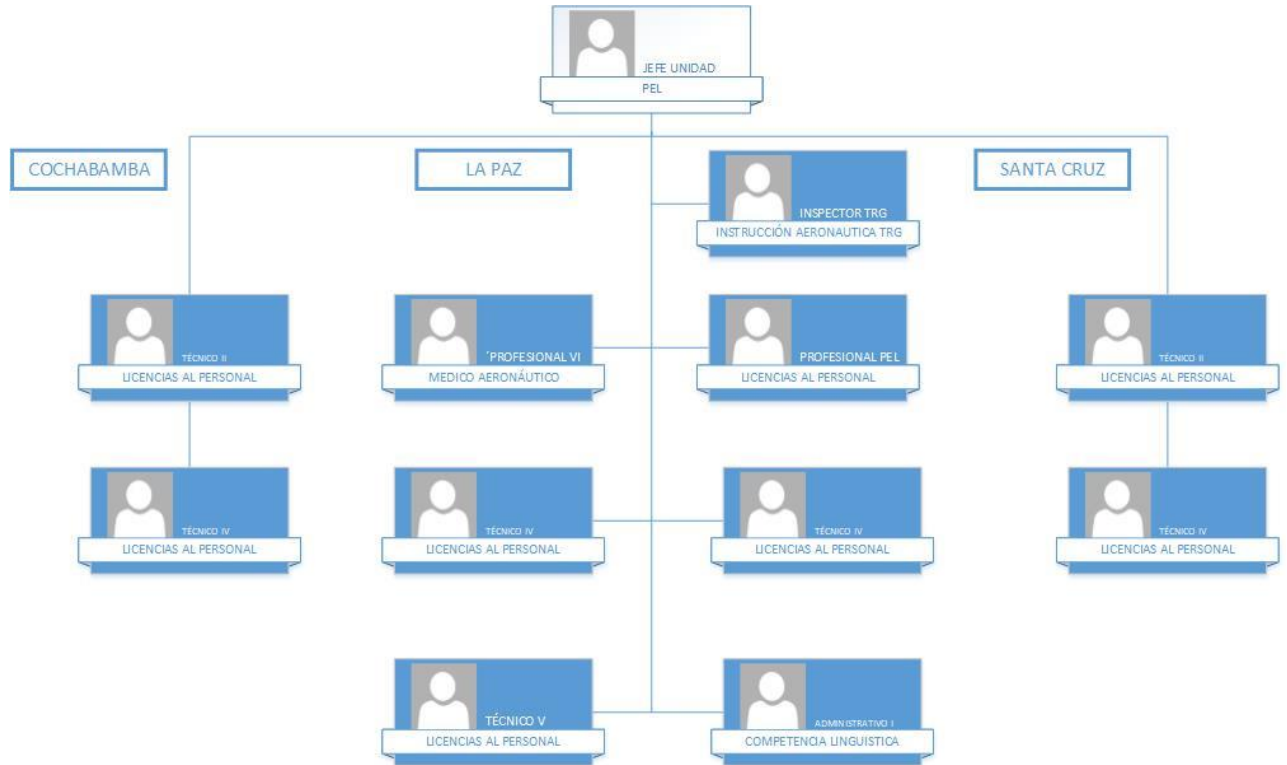
Nombres y apellidos del responsable de la biblioteca:
--

N°	Documento	Nro. Enmienda o revisión vigente	Fecha de aprobación	Fecha de aplicación	
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					

PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

Organigrama de la Unidad PEL

DM-001-MGPEL



PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

DIRECCIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL		
UNIDAD DE LICENCIAS AL PERSONAL		
Código I-001-MGPEL	Revisión: Original	Fecha: 17/02/2025
Instructivo para la preparación y revisión de preguntas de exámenes teóricos		

1. **Objetivo**

Orientar al inspector preparador de evaluaciones teóricas para preparar y actualizar las preguntas de los exámenes teóricos conducentes al otorgamiento de licencias y sus habilitaciones.

2. **Alcance**

Este instructivo aplica a los inspectores preparadores de evaluaciones encargados de preparar los exámenes de conocimientos teóricos en el ámbito de su competencia.

3. **Referencias reglamentarias**

RAB 61 Licencias para Pilotos y sus habilitaciones
RAB 63 Licencias para miembros de la tripulación excepto pilotos.
RAB 65 Licencias personal aeronáutico excepto miembros de la tripulación de vuelo.

4. **Responsables**

- a) Jefe de la Unidad de Licencias al Personal
- b) Funcionario designado Encargado de exámenes teóricos
- c) Inspectores de la DGAC en especialidades de OPS, AIR y ANS.

5. **Actividades**

5.1 **Creación de un nuevo examen**

Desde el punto de vista normativo, se han de satisfacer requisitos y criterios específicos en cuanto al tema del examen y áreas de conocimiento, de acuerdo a lo establecido en los RAB 61, 63 y 65 aplicables.

Por ejemplo, tendremos como tema principal la licencia de piloto comercial - avión, con nueve (09) áreas de conocimiento por evaluar en concordancia a lo establecido en el RAB 61, Capítulo E, siguiendo el siguiente ejemplo:

Tema principal: Piloto comercial - Avión	
Áreas de conocimiento	01. Derecho aéreo
	02. Conocimiento general de las aeronaves
	03. Performance, planificación de vuelo y carga
	04. Actuación humana
	05. Meteorología
	06. Navegación
	07. Procedimientos operacionales
	08. Principios de vuelo
	09. Radiotelefonía

5.2 **Redacción de la prueba**

El ítem consta de una base o raíz expresada en forma aseverativa o interrogativa, que presenta la situación del problema y una serie de alternativas de respuesta. Solo una de estas alternativas, va a ser la correcta. Con relación a la base o raíz la misma debe cumplir con ciertas características tales como:

- ❖ Claridad, brevedad e inteligibilidad.
- ❖ Ser escrita en lenguaje directo y comprensible para el postulante.
- ❖ Referirse a un solo contenido.
- ❖ Ser expresada, de preferencia, en modo positivo.
- ❖ Cuando impliquen la inclusión de información textual, la misma se debe poner entre comillas y acompañar de la referencia.

Las respuestas que son plausibles pero no correctas, se denominarán distractores. Los distractores surgen de los errores más comunes que presentan los postulantes en sus respuestas, asociados a la cuestión planteada. Deben de tener todas aproximadamente las mismas extensiones.

La respuesta correcta o clave debe presentarse aleatoriamente entre las alternativas cuyo número ideal será de tres. No debe de destacarse de los distractores por tener una redacción más amplia o enfatizada. No es recomendable usar distractores del tipo “ninguna de las anteriores” o “todas las anteriores”, porque de la respuesta de una sola alternativa se infiere la respuesta correcta de la pregunta.

Cada ítem debe analizarse particularmente a los efectos de determinar sus características y facilitar su ubicación en una base de datos.

5.3 Recomendaciones en la elaboración de ítems

- a) Cada ítem debe ceñirse a los contenidos y conductas preestablecidos.
- b) Deben ser independientes entre sí y exhaustivos en cuanto a la información necesaria para su resolución.
- c) La respuesta de un ítem no puede ni debe ser condición para la resolución de ninguno de los siguientes ítems.
- d) En una prueba deben de plantearse ítems de diversos grados de dificultad.
- e) Asegurarse que los ítems planteen un problema definido cuya respuesta no esté sujeta a controversia.
- f) Emplear lenguaje preciso.
- g) Redactar los ítems en forma positiva.
- h) Asegurarse que cada ítem ocupe una sola parte de la hoja y que no continúe en la página siguiente.
- i) Eliminar los indicios que conducen al postulante a encontrar la respuesta:
 - La incoherencia o desarticulación gramatical entre la base y las opciones.
 - La extensión relativa de las opciones.
 - La repetición de vocablos utilizados tanto en la base como en las opciones.
 - La inclusión de opciones opuestas al sentido de la opción correcta.

5.4 Determinación de cantidad de preguntas por área de conocimiento

La cantidad de preguntas que se puedan establecer por área de conocimiento dependerá de la cantidad de preguntas totales que se requiera para el tema principal, así como del porcentaje que se quiera establecer por área de conocimiento.

El examen de conocimientos teóricos global para una licencia debería tener como mínimo un total de 1000 preguntas, que abarquen todas las áreas de conocimiento.

Continuando con nuestro ejemplo, como tema principal el examen de piloto comercial - avión, que está conformado por nueve (09) áreas de conocimiento. Los porcentajes que se asignen a cada área de conocimiento dependerán de la importancia a cada contenido en relación a los demás, de modo que el total de las ponderaciones sume 100%.

Tema Principal: Piloto comercial - Avión		Porcentaje 100%	Cantidad de preguntas 1200
01	Derecho aéreo	5%	100
02	Conocimiento general de las aeronaves	15%	300
03	Performance, planificación de vuelo y carga	20%	400
04	Actuación humana	5%	100
05	Meteorología	10%	200
06	Navegación	10%	200
07	Procedimientos operacionales	20%	400
08	Principios de vuelo	10%	200
09	Radiotelefonía	5%	100
Total		100%	

5.5 Establecer el nivel de complejidad de las preguntas

Para el diseño de las preguntas del examen teórico se establecerán dos niveles de complejidad: un nivel medio y otro alto. El sistema del examen computarizado debe contar con un sistema de elección aleatorio.

El alcance de esta clasificación es la siguiente:

Nivel de complejidad	Descripción	Ejemplos
Medio	Mide conocimientos en forma de datos, fechas, nombres, descripciones en situaciones, equipos, partes, nombres de secuencia de procesos, definiciones, requisitos normativos.	¿Cuál es el ángulo crítico o de stall, en la mayoría de los perfiles aerodinámicos? A. 10 grados o 12 grados del ángulo de ataque. B. 20 grados o 22 grados del ángulo de ataque. C. 16 grados o 18 grados del ángulo de ataque. D. 18 grados o 20 grados del ángulo de ataque.
Alto	Mide la capacidad de aplicación de teorías, modelos, principios y normas a situaciones concretas de actuación, usando métodos inductivos o deductivos para plantear y responder la pregunta, relación de causa efecto.	Si las superficies de un avión se encuentran sucias o ásperas ¿Qué sucede? A. Aumenta la resistencia de fricción superficial.

Nivel de complejidad	Descripción	Ejemplos
		B. Aumenta la resistencia de interferencia C. Aumenta la resistencia de forma. D. Disminuye la resistencia de forma (relación de causa efecto).

Continuando nuestro ejemplo de examen de piloto comercial avión, la cantidad de preguntas de nivel medio y alto, sería el siguiente:

Tema Principal:		Porcentaje	Cantidad de preguntas	Cantidad de preguntas por nivel de dificultad	
Piloto Comercial Avión		100%	2000	Nivel medio	Nivel Alto
01	Derecho aéreo	5%	60	30	30
02	Conocimiento general de las aeronaves	15%	180	90	90
03	Performance, planificación de vuelo y carga	20%	240	120	120
04	Actuación humana	5%	60	30	30
05	Meteorología	10%	120	60	60
06	Navegación	10%	120	60	60
07	Procedimientos operacionales	20%	240	120	120
08	Principios de vuelo	10%	120	60	60
09	Radiotelefonía	5%	60	30	30

5.6 Elaboración de preguntas por área de conocimiento

Existen diferentes tipos de reactivos que se pueden utilizar al momento de redactar las preguntas por área de conocimiento. En función del objetivo que se busca con cada uno de ellos y del modo en que se plantean, se pueden clasificar en:

- a) Reactivos de respuesta abierta.- Son preguntas que requieren de una redacción, o bien, buscan una respuesta más amplia con base a una reflexión y análisis. Son más complejas y requieren de más tiempo para su elaboración. Algunos de estos reactivos son:
 - Respuesta restringida.
 - Respuesta extensiva: desarrollo, ensayo, casos o problemas.

- b) Reactivos de respuesta estructurada: son las preguntas en dónde el alumno no tiene que redactar una respuesta. Son rápidas de contestar, son concretas y permiten una codificación más acertada. Algunos de estos reactivos son:
 - Opción múltiple
 - Respuesta alterna (verdadero/falso)
 - Relación de conceptos
 - Jerarquización: orden lógico
 - Completar

- c) Para lograr la automatización de los exámenes de licencias al personal, se requiere utilizar las preguntas que nos brindan respuestas estructuradas, esto permitirá que en el diseño de la prueba, se asigne una calificación pre establecida a cada pregunta bien contestada. La automatización de los exámenes teóricos nos permite obtener resultados en tiempo real, los cuales aportan transparencia y eficiencia al proceso de evaluaciones.
- d) Las clases de opciones para la redacción de las preguntas y opciones de respuestas estructuradas son las siguientes:
- i) Preguntas de opción múltiple:
- Este tipo de preguntas debe estar formado por una pregunta o enunciado, una respuesta correcta y de 2 a 3 distractores. Es decir, cada pregunta debe tener entre 3 y 5 opciones de respuesta. Esto con el fin de disminuir el factor “suerte” o “adivinanza” y promover el verdadero conocimiento.
 - El enunciado debe ser presentado como una pregunta, afirmación o idea completa.
 - Se recomienda que no se utilicen respuestas como “ninguna de las anteriores”, “todas las anteriores”.
 - Si se requiere, incluir una instrucción antes del enunciado o pregunta.
 - Omitir las formas negativas o absolutas (no, siempre, nunca, completamente).
 - Tanto los distractores como la respuesta correcta deben pertenecer al mismo campo de conocimiento semántico, grupo o familia. Asimismo, los distractores deberán tener sentido entre ellos, ser coherentes con la pregunta de manera que tengan lógica como respuesta y no dejen obvia a la respuesta correcta.
 - Procurar que las opciones de respuesta no sean más extensas que la pregunta.
 - Evitar preguntas capciosas.
 - Evitar que otras respuestas puedan ser parcialmente correctas.
- ii) Preguntas de respuesta alterna (verdadero o falso):
- En este tipo de reactivos, no se debe dejar la respuesta sólo como verdadero o falso. Lo ideal es pedir al alumno que argumente su respuesta, ya sea en todos los casos o, al menos, cuando la respuesta sea falsa. De esta manera, se evita que el alumno “adivine” la respuesta.
- iii) Relación de conceptos:
- Buscan una respuesta concreta pero el planteamiento es diferente, se refieren a: relacionar columnas, relacionar imágenes, ubicación en mapas, completar frases, sopa de letras, crucigramas, etc. Sirven para evaluar conocimientos de términos, definiciones, fechas, etc. Y también es un medio para evaluar la habilidad de relacionar conceptos.
- Las asociaciones que se establecen deben referirse a un mismo tema o contenido, evitando confundir al alumno en sus respuestas.
- iv) Jerarquización u ordenamiento:
- En este tipo de reactivos, se busca ordenar de forma lógica una serie de conceptos o elementos bajo ciertas instrucciones. Están conformados por un enunciado y de preferencia de 4 a 6 elementos enlistados.
- v) Completar:

En estos reactivos se presenta una idea o concepto en el cual se ha omitido una parte que la complementa. Tienden a comprobar la habilidad para recordar información y para medir la comprensión de ciertos conceptos.

Continuando con nuestro ejemplo, tenemos la redacción de una pregunta del tema de Piloto Comercial Avión, área de conocimiento de Derecho Aéreo, con un nivel de complejidad medio y de opción múltiple:

Tema: Piloto comercial - Avión		
Área de Conocimiento: Derecho aéreo		
Pregunta	¿Qué titulares de licencias deben demostrar su capacidad para hablar y comprender el idioma inglés utilizado en las comunicaciones radiotelefónicas, de acuerdo al Apéndice 2 del RAB 61?	Nivel de Complejidad: Medio/ respuestas de opción múltiple
Opciones de respuesta	(a) Los titulares de licencias de pilotos en las categorías de avión y helicóptero	
	(b) Los titulares de licencias de pilotos en las categorías de avión, helicóptero, aeronave de despegue vertical y dirigibles	
	(c) Los titulares de licencias de pilotos en las categorías de avión, helicóptero, aeronave de despegue vertical y dirigibles que estén inmersos en vuelos internacionales.	
	(d) Los titulares de licencias de pilotos en las categorías de avión, helicóptero, aeronave de despegue vertical y dirigibles, pilotos de planeador y de globo libre, que estén inmersos en vuelos internacionales.	
	(e) Los titulares de licencias de pilotos en las categorías de avión, helicóptero, aeronave de despegue vertical y dirigibles, pilotos de planeador y de globo libre, que estén inmersos en vuelos internacionales.	

5.7 Sistema de calificación por pregunta

Para lograr un examen teórico computarizado que pueda brindar al postulante a una licencia o habilitación de personal aeronáutico, el resultado de su evaluación al culminar su examen,

requiere que en el sistema se haya asignado un puntaje determinado de calificación para cada pregunta.

Se sugiere que, para que el examen cuente con un sistema sencillo de corrección y el postulante pueda ser informado con claridad sobre la calificación, se asigne puntajes fijos a las preguntas y evitar puntajes variables.

Por ejemplo, para un examen de piloto comercial que se requiere de 100 preguntas, se asignará el puntaje de un (1) punto a cada respuesta. Es decir que para que el postulante pueda obtener un resultado satisfactorio, debe haber contestado 75 setenta y cinco preguntas satisfactoriamente para obtener una calificación de 75% por ciento, con resultado "Aprobado".

5.8 Asignación de tiempo al examen:

El tiempo de asignación de un examen es en relación a la cantidad de tiempo total a la especialidad, ya que de esta forma el mismo postulante podrá administrar su tiempo a cada pregunta según su grado de dificultad para el mismo. Para ello, es indispensable que el sistema computarizado del examen le indique el tiempo restante y cantidad de preguntas contestadas y por completar.

5.9 Validación de preguntas

Una vez redactados los ítems, los especialistas deberán someter la prueba elaborada a otros inspectores de la especialidad del examen y después a un grupo de prueba en condición "de examen" para validar el examen. En caso de no contar con un grupo de prueba, el examen se aplicará a un número significativo de postulantes sobre cuyos resultados se analizarán las condiciones de confiabilidad y validez.

Las preguntas del examen sometidas al grupo de prueba se considerarán válidas si:

- a) Cada uno de los integrantes del grupo de prueba comprende las instrucciones de la prueba.
- b) Cada uno de los integrantes del grupo de prueba comprende el lenguaje y la sintaxis empleada en la elaboración de cada pregunta.
- c) Todas las preguntas son contestadas en forma correcta al menos por el grupo de prueba en su conjunto.
- d) Cada uno de los ítems mide solo el conocimiento y dominio esperado.
- e) El tiempo del examen fue suficiente para responder todas las preguntas y concuerda con el tiempo planeado para ello.
- f) Cada ítem del examen cumple las pruebas de confiabilidad y validez a través de una metodología estadística

5.10 Análisis de resultados

Para ir mejorando la calidad del examen, el análisis de resultados aporta información sobre cada una de las preguntas. También aportan datos que pueden influir indirectamente en los criterios de calificación al disponer de una información más completa y fácil de entender.

Por ejemplo se puede mejorar ítems deficientes que durante el cargado al sistema o durante la validación no fueron detectados, estos ítems podrán ser revisados por los encargados de la revisión de bancos de preguntas ante la observación del Usuario Solicitante.

DIRECCIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL UNIDAD DE LICENCIAS AL PERSONAL		
Código I-002-MGPEL	Revisión: Original	Fecha: 17/02/2025
Instructivo sobre el evaluador y la evaluación		

1. Objetivo

Brindar orientación sobre buenas prácticas generales a considerar por los responsables de la realización de las verificaciones de pericia y chequeos prácticos para las distintas licencias y habilitaciones que otorga la DGAC.

2. Alcance

Este instructivo aplica a los inspectores de la DGAC o examinadores designados que son responsables de las verificaciones de pericia y chequeos prácticos, que apoyan a la Unidad de Licencias para estos procesos.

3. Orientaciones

3.1 Sobre el evaluador

La función del evaluador de los postulantes que rinden cualquiera de las evaluaciones de pericia, consiste en verificar preferentemente que el evaluado demuestre las competencias de pericia establecidas como requisitos reglamentarios para la licencia y habilitación a la que postula.

Corresponde la valoración del desempeño del postulante a través de la entrevista, la observación y la retroalimentación para estimar el nivel de pericia y traducirlo en una calificación.

Para evaluar, sustentará su criterio en bases objetivas técnico aeronáutico que han sido establecidas por la DGAC, para ser aplicadas en forma estandarizada por sus inspectores.

Durante el proceso de evaluación, se abstendrá de establecer toda forma de relación interpersonal que distorsione el rol del evaluador y permita suponer en el evaluado, que su aprobación o rechazo está fundado en otro criterio distinto al nivel de pericia demostrado.

3.1.1 Buenas prácticas del evaluador

El evaluador tomará en cuenta las siguientes prácticas subjetivas de evaluación cada vez que sea comisionado para examinar la competencia del postulante a una evaluación de pericia:

- a) Planifica en detalle la finalidad, el proceso, los instrumentos y los estándares de evaluación para cada una de las maniobras o tareas a evaluar;
- b) llega al lugar de evaluación antes que el postulante con todos los elementos requeridos para la evaluación;
- c) se prepara en lo anímico generando tranquilidad personal antes de evaluar para dar confianza al postulante e inhibir emociones inadecuadas del inspector durante la evaluación;
- d) genera un clima de confianza y respeto hacia el postulante;

- e) sigue el procedimiento establecido por la DGAC para evaluar;
- f) verifica que el postulante tenga los documentos que apliquen para rendir la evaluación correspondiente;
- g) al inicio del examen brindar instrucciones y confirma la comprensión del postulante;
- h) da explicaciones de contexto breves y sucintas para no tender a instruir en vez de evaluar;
- i) está atento a no responder preguntas del postulante que revelen la respuesta esperada por él;
- j) evalúa con objetividad, es decir en función del desempeño demostrado por el postulante y en base a estándares previamente definidos para cada una de las maniobras o tareas;
- k) evalúa a todos por igual haciendo abstracción del contexto de cada postulante, sexo, parentesco, situación social y cualquier otro rasgo que tienda a discriminarlo positiva o negativamente. Si no fuere capaz de mantener la objetividad en la evaluación del postulante, se excusará antes de iniciar el examen; y
- l) autoevalúa su desempeño. El inspector una vez finalizado todo el proceso de evaluación, deberá crear las condiciones externas y subjetivas para revisar sus comportamientos durante la evaluación, identificar los supuestos desde donde se generaron los comportamientos y evaluar su pertinencia para una evaluación eficaz y objetiva.

3.1.2 Conductas a evitar

- a) Evitará hacer comentarios negativos de empresas aéreas, clubes, instituciones, instructores de vuelo, material aéreo o cualquier objeto, situación o persona durante la evaluación.
- b) No utilizará lenguaje prepotente con el postulante.
- c) Cuando repruebe un alumno, evitará entrar en discusiones limitándose a indicar las instancias que tiene para hacer sus descargos.
- d) No podrá discriminar a un postulante por motivo de religión, sexo, condición económica, etc.
- e) En caso que el alumno desee reclamar contra el evaluador, éste deberá indicarle el procedimiento a seguir.
- f) Durante la evaluación no es aceptable que el evaluador dedique tiempo a la instrucción del postulante. En algunos casos una pregunta del evaluado puede gatillar en el rol de instructor. Se mitiga posicionándose en el rol de evaluador, preparando y aplicando en detalle el proceso de evaluación.

3.1.3 Situaciones críticas durante el examen de vuelo

Durante el examen de vuelo velará en todo momento por la seguridad operacional. Si se diera una situación que amerite definirla como emergencia de acción inmediata, el evaluador aplicando el buen criterio, ordenará al piloto aterrizar.

3.1.4 Errores de evaluación

Algunos de los errores de evaluación más comunes se originan en sesgos al juzgar a los evaluados. Los errores más corrientes son:

a) Efecto halo

Se denomina así a la tendencia que tienen los evaluadores de dejarse impresionar por la baja o alta evaluación de un postulante en una tarea o aspecto parcial de su desempeño, de modo que se extiende este juicio a la generalidad de las tareas o a la totalidad del desempeño durante el examen. Este defecto se puede acentuar cuando los evaluadores deben calificar a sus amigos o personas afines. Se mitiga aplicando el juicio correcto.

b) Estándares de evaluación

Este problema surge debido a las interpretaciones diferentes que cada evaluador otorga a las palabras que se utilizan como medidas aceptables de desempeño. Así, los términos siempre, casi siempre, a veces, rara vez, nunca, pueden tener significados diferentes para distintos evaluadores. Se puede minimizar acotando el sentido de estos conceptos llegando a un acuerdo colegiado entre los inspectores evaluadores y reforzarlo en la instrucción que recibe este personal.

c) Tendencia central

Es la tendencia de apegarse a un camino intermedio y evaluar la mayor parte de los aspectos de la persona en el punto medio de la escala de medición. Es un error que comete el evaluador para evitar el conflicto con su conciencia, cuando tiene dudas respecto de la calificación del evaluado, no posee todos los conocimientos para evaluar o cuando en el proceso evaluativo está poniendo muy poco esfuerzo y atención. Se mitiga con mayor profesionalismo para prepararse y atención durante la administración del examen.

d) Comportamiento anterior

Otra dificultad para evaluar está presente cuando el evaluador ya ha evaluado anteriormente al postulante y mantiene el juicio del comportamiento anterior del evaluado en la evaluación ulterior. Se mitiga centrando la atención en el aquí y ahora.

e) Medir la importancia del estatus y no del desempeño

Existe un riesgo en el evaluador al evaluar de acuerdo a la percepción del estatus del postulante. *¿Puede el evaluador mantener la misma objetividad durante la evaluación del dueño de una línea aérea que ante un desconocido?* Se mitiga afirmando la convicción personal acerca del rol y la ética como evaluador.

f) Prejuicio personal

Esta distorsión se da cuando el evaluador sostiene a priori una opinión personal, anterior a la evaluación, basada en estereotipos. Esta tendencia, a favorecer o desfavorecer al individuo que se evalúa, normalmente se fundamenta en rasgos tales como: la edad del calificado, sexo, religión, nacionalidad, antigüedad, apariencia física, escuela de vuelo de la que proviene el alumno etc.

g) Lenidad

Tendencia a evitar la asignación de calificaciones bajas en alguna tarea. Se caracteriza por utilizar solamente la parte alta de la escala de calificaciones. Esto puede ocurrir por timidez, falta de asertividad del evaluador o poca claridad respecto a los objetivos de la evaluación. El ser "blando", no siempre es bien apreciado por quien es evaluado. Se mitiga confirmando la convicción personal acerca del rol y la ética como evaluador.

h) Rigor

Tendencia a minimizar el desempeño del postulante. Se destacan por utilizar sólo la parte más baja de la escala de calificaciones. Aplica estándares demasiado exigentes, poco realistas y no estandarizados institucionalmente. Se mitiga exigiendo el cumplimiento de tareas en base a estándares aprobados por la DGAC.

i) Extremismo

Se trata de evaluadores para los cuales no existen los términos medios, las demás personas son brillantes o incapaces, flojos o empeñosos, etc., es decir, catalogan a las personas en los puntos extremos de cualquier escala. La evaluación del comportamiento de las personas requiere, de parte del observador, un equilibrio de su juicio y criterios de evaluación.

3.2 Sobre la planificación de la evaluación

3.2.1 Objetivo de la planificación

Evaluar la pericia de un postulante o titular de licencia aeronáutica, implica en primer lugar, la tarea de planificar la evaluación.

Planificar significa trazar un plan sobre qué, cómo y con qué evaluaremos la pericia de los postulantes.

La planificación de la evaluación asegura intencionalidad subjetiva durante la conducción de la verificación de pericia.

3.2.2 Preguntas a tener en cuenta para planificar la evaluación

Las preguntas fundamentales que se debe hacer todo inspector al planificar son:

¿Qué aprendizaje (conocimientos, habilidades y actitudes) debe demostrar el postulante?

¿Con qué estándares o niveles de profundidad se demostrarán las competencias?

¿Qué recursos se utilizarán para evaluar? ¿Cartillas, guías, manuales?

¿Mediante qué actividades podrá lograrse la demostración de dichos aprendizajes?

¿Cómo evaluaré si efectivamente los postulantes han aprendido?

¿Cuál será la disposición anímica adecuada para asumir el rol de evaluador?

¿Cómo me anticipo a posibles objeciones presentadas por el evaluado?

Las ventajas de planificar la evaluación son las siguientes:

3.2.3 Ventajas de planificar la evaluación

- a) Evita la improvisación entregando al inspector un marco de referencia que le permite evaluar márgenes de flexibilidad ante imprevisto y riesgos ante posibles cambios de acción.
- b) Evita la rutina mediante la redefinición de la práctica y la integración de nuevos conocimientos, experiencias y contacto con otros.
- c) Ahorro de tiempo y esfuerzo al integrar y reutilizar conocimientos y rutinas previas ya probadas (propias o de otros).
- d) Estimula la colaboración profesional.

3.3 Sobre la evaluación

3.3.1 ¿Para qué se evalúan competencias teóricas y de pericia?

La evaluación es la etapa en que se debe comprobar si los requerimientos normativos aeronáuticos de conocimientos, habilidades, destrezas y actitudes conducentes a licencias y habilitaciones, son demostrados por el postulante en los exámenes preferentemente prácticos, según corresponda, ante los inspectores.

3.3.2 ¿Qué evaluar?

Para realizar una evaluación de competencias se podrá valorar los **dominios cognitivos, psicomotor y de comportamiento o actitudes**, así como el **desempeño** (proceso) y **resultado** (producto).

a) Dominio cognitivo

La evaluación de conocimientos consiste en evaluar el dominio de conceptos y sus relaciones establecidos en los requisitos de conocimientos teóricos. Por ejemplo:

- i) Dominio de conceptos técnico aeronáuticos.
- ii) Descripción de procesos de despegue o aterrizaje.

- iii) Resolución de problemas de emergencias en vuelo.
- iv) Realización de trabajos teóricos sobre temas de mantenimiento.
- v) Capacidad de análisis de situaciones críticas.

b) Dominio psicomotor (Habilidades y destrezas)

Evalúa el ejercicio intelectual en relación con habilidades y destrezas manuales con la finalidad de estimar si el trabajo realizado se ha hecho con precisión, oportunidad, correcto acabado, utilidad prevista y buen funcionamiento, de acuerdo con las especificaciones dadas en cuanto a calidad, cantidad y tiempo. Por ejemplo:

- i) Planificación de vuelo.
- ii) Evaluación de destrezas para maniobras de vuelo.
- iii) Ejecución de exámenes de pericia en condiciones normales y de emergencia.
- iv) Aplicación de normas y procedimientos aeronáuticos.

c) Área de comportamiento (Actitudes)

Considera los aspectos actitudinales de los evaluados en contexto de exámenes de pericia. Por ejemplo:

- i) Responsabilidad en la planificación, aleccionamiento previo al vuelo, vuelo y aleccionamiento posterior al vuelo.
- ii) Sistemática en la ejecución de las maniobras.
- iii) Conciencia situacional permanente en situación de vuelo.

d) Evaluación de resultados (productos)

La evaluación de resultados contempla productos parciales o el resultado final de la evaluación. Por ejemplo:

- ii) Procedimiento previo al vuelo.
- iii) Operaciones en el aeropuerto.
- iv) Vuelo en condiciones normales.
- v) Vuelo en condiciones de emergencia.

e) Evaluación del desempeño (proceso)

La evaluación del desempeño contempla etapas de un proceso. Por ejemplo: El desempeño de acuerdo al estándar establecido para la fase de vuelo IFR.

- i) Vuelo recto y nivelado.
- ii) Ascenso a velocidad constante.
- iii) Descenso a velocidad constante.
- iv) Viraje a un rumbo.
- v) Radio ayudas y servicio de radar.

3.3.3 ¿Cómo evaluar la pericia?

El cómo evaluar, establece los procedimientos con que se evaluará al postulante, por lo general a través de técnicas e instrumentos de evaluación.

Técnica: La entrevista (Aleccionamiento previo o briefing)
<ol style="list-style-type: none">1. Se basa en la relación cara a cara entre el evaluador y el evaluado.2. No es una relación simétrica; por lo tanto, el evaluador estará a una distancia psicológica orientada en el desempeño del evaluado. Ello para evitar establecer una relación basada en el poder personal del evaluador sobre el evaluado.
<p>Puede realizarse:</p> <ol style="list-style-type: none">1. En forma libre.2. Estructurada a través de un cuestionario guía.3. Mixta: Mezclando formas de relación estructurada y libre. <p>El evaluador puede aplicar esta técnica en forma mixta para cubrir aspectos relevantes del examen no considerados en la planificación de la entrevista.</p>
<p>Requisitos</p> <ol style="list-style-type: none">1. Determinar en forma acotada la finalidad de la entrevista.2. Usar estrategias de proceso y casos para formular preguntas.3. Elaborar preguntas en número suficiente y relevante.4. Formular preguntas en situaciones descritas.
<p>Conducción de la entrevista</p> <p>El evaluador deberá:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Estar preparado sobre el contenido de las preguntas.2. Orientar la entrevista a la verificación de conocimientos y procedimientos.3. Mantener el control.4. Realizar preguntas claras y precisas (pensarlas antes de expresarlas).5. Aclarar conceptos que no impliquen dar respuestas sobre hechos relevantes.6. Realizar refuerzos verbales y no verbales.7. Se mantiene dentro del tiempo estimado: 15 minutos.
<p>Ventajas</p> <ol style="list-style-type: none">1. Entrega información directa del postulante.2. Permite la participación y retroalimentación del evaluador.3. Es una técnica flexible al poder aplicarla mixta.4. Permite conocer actitudes, valores, conocimientos y supuestos del evaluado.5. Exige la colaboración del postulante.6. Permite verificar la presencia de los requisitos para rendir los exámenes.7. Permite verificar el dominio de conocimientos antes de iniciar el examen.
<p>Dificultades</p> <ol style="list-style-type: none">1. Los prejuicios del evaluador.2. La interpretación distorsionada del evaluador.3. La manipulación del evaluador por las preguntas del postulante.

Técnica: Observación directa (durante el examen de vuelo)
Se basa en la observación directa de las habilidades de los evaluados durante el examen de pericia
Requisitos El evaluador tiene que prepararse anímicamente para no intimidar al postulante y para darle la intencionalidad esperada a la observación.
Estrategias de aplicación Esta técnica puede ser: <ol style="list-style-type: none">1. Formal si se aplica en forma planificada, sistemática e intencional2. Informal si se aplica en forma no programada El evaluador puede mezclar ambas técnicas con la finalidad de evaluar aspectos predecibles del examen de pericia y también conductas relevante por causa del desempeño mostrado por el postulante.
Conducción de la observación El evaluador deberá: <ol style="list-style-type: none">1. Estar preparado sobre lo que se va a observar.2. Orientar la observación al desempeño conductual y actitudinal.3. Mantenerse en control.4. Pedir que realice maniobras con tranquilidad.5. Realizar preguntas claras y precisas (pensarlas antes de expresarlas).6. Realizar refuerzos verbales y no verbales.7. Se mantiene dentro del tiempo estimado: Una hora.
Ventajas <ol style="list-style-type: none">1. Proporciona incidentes conductuales de desempeño del evaluado2. Permite la percepción directa de conocimientos, habilidades y actitudes integrados del postulante.
Desventajas Puede generar nerviosismo y disminución de las capacidades reales del postulante durante el examen producto de sentirse especialmente observado.

Técnica: Entrevista de retroalimentación (Debriefing)
La retroalimentación proporciona al postulante conocimiento sobre la evaluación del rendimiento y la calificación obtenida.

Técnica: Entrevista de retroalimentación (Debriefing)
<p>Requisitos</p> <ol style="list-style-type: none">1. El evaluador tiene que haberse formado una estimación precisa y detallada del desempeño del postulante para emitir juicios con la debida fundamentación normativa y técnico aeronáutica.2. Haber decidido la calificación en base a la estimación realizada.
<p>Conducción de la entrevista de retroalimentación</p> <ol style="list-style-type: none">1. Evalúa al postulante una vez finalizada su demostración.2. Identifica mentalmente debilidades y fortalezas del evaluado.3. Decide la calificación final.4. Se expresa con tranquilidad y confianza.5. Anticipa estrategia de respuesta ante posibles reacciones adversas.6. Se mantiene dentro del tiempo estimado: 15 minutos.
<p>Reacciones negativas del postulante</p> <p>La calificación negativa parcial o definitiva del examen puede provocar las siguientes respuestas irracionales del postulante:</p> <ol style="list-style-type: none">1. “Debo ser aceptado por todos así que no es posible que me repruebe” ¡Usted está equivocado!2. “Soy capaz de lograr cualquier cosa” ¡Solo me equivoque en detalles!3. “Los errores se deben a causas externas que no puedo controlar”4. ¡Sus críticas demuestran que usted no sabe lo que está evaluando!
<p>Reacciones positivas del evaluado</p> <ol style="list-style-type: none">1. Autoeficacia: Los postulantes con una alta autoeficacia percibirán la crítica como un reto para mejorar.2. Control interno: El control interno favorece la aceptación y realización adecuada de la crítica.3. Asertividad: La asertividad alta favorece la libertad de expresión, comunicación franca y abierta y respeto por sí mismo y por los demás.
<p>Ventajas. Permite al evaluado:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Saber de primera fuente la evaluación y calificación obtenida.2. Hacer consultas y llevarse una idea clara de lo que le falta por saber, si fuera el caso.
<p>Desventajas</p> <p>Al incluir el aspecto emocional, puede derivar en una escalada simétrica donde no terminan de ponerse de acuerdo el evaluador y el evaluado.</p>

3.3.4 ¿Con qué instrumentos evaluar?

La evaluación de pruebas demostrativas puede utilizar como instrumento una lista de verificación que permite controlar un margen aceptable de objetividad sobre las tareas evaluadas.

La lista de chequeo corresponde a un listado de afirmaciones que señalan ciertas tareas frente a las cuales se incluyen dos columnas, en las que se discrimina si la conducta observada cumple o no el estándar esperado a juicio del inspector.

Es un instrumento que conduce la mirada evaluativa a las tareas listadas.

El riesgo está en que el evaluador límite la conciencia situacional a las tareas de la lista de chequeo sin observar el entorno de la operación donde puede haber peligros no identificados.

3.3.5 ¿Cómo calificar?

La calificación expresada por el inspector discrimina la presencia o ausencia de competencias que deben demostrar los evaluados en los dominios de conocimientos, habilidades, destrezas y actitudes.

La estandarización del desempeño aceptable para cada uno de las evaluaciones de pericia conducentes a licencias y habilitaciones, supone un acuerdo institucional de los evaluadores de la DGAC.

Compartir estándares de competencia entre los evaluadores es la clave para acercarse a una evaluación objetiva.

La observación del desempeño de los evaluados en las distintas fases del examen, debe ser contrastada con el estándar de desempeño en posesión del inspector para inferir una decisión calificativa.

3.3.6 ¿Cómo se autoevalúa el postulante?

Es una forma de evaluación a través de la cual el postulante valora su propia actuación lo que incide en la aplicación del control interno, la autoestima y la confianza en sí mismo.

3.3.7 ¿Cómo se direcciona la evaluación?

Cuando se evalúa, el evaluador participa de un hecho de experiencia muy complejo y difícil de procesar. El evaluador puede dosificar la recepción compleja de estímulos que le vienen del exterior (postulante, sus acciones y el entorno; evaluar sus percepciones, interpretaciones y supuestos), con racionalidad, sistema, preparación personal y profesional.

3.3.8 ¿Cómo valorar y auto valorar la experiencia de la evaluación?

El proceso de evaluación debe terminar con una calificación que refleje la correcta valoración del desempeño del postulante en base a la aplicación de todos los estándares de competencia, la observación objetiva del evaluador, la valoración del desempeño y la decisión de la calificación final.

Posterior a lo anterior, la valoración del propio desempeño como inspector durante el examen y los supuestos en que se funda.

PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

UNIDAD DE LICENCIAS AL PERSONAL		
Código P-001-MGPEL	Revisión: Original	Fecha: 17/02/2025
PROCEDIMIENTO PARA LA EMISIÓN DE LICENCIAS Y/O HABILITACIONES		

1. Objetivo

Establecer y describir las actividades a desarrollar por parte del personal de la Unidad de licencias al personal, para la atención de solicitudes de emisión de licencias y habilitaciones del personal aeronáutico.

2. Alcance

Aplica a las solicitudes de emisión de licencia o habilitación de personal aeronáutico de pilotos, navegantes de vuelo, mecánico de a bordo, tripulante de cabina de pasajeros, controlador de tránsito aéreo, mecánicos de mantenimiento, despachador de vuelo, operador de estación aeronáutica y sus habilitaciones.

3. Responsabilidades

La responsabilidad de este procedimiento se designa:

- El Jefe del Licencias al Personal es el Responsable (Dueño) del Proceso y responsable del cumplimiento y difusión de este procedimiento.
- El Director de Seguridad Operacional es el responsable de la revisión del presente procedimiento.
- El Director Ejecutivo es el responsable de la aprobación (según D.S. 28478) del presente procedimiento.
- Todo el personal de la Unidad de Licencias al Personal Aeronáutico (PEL) es responsable de la aplicación del presente procedimiento
- Los Inspectores involucrados son responsables de la aplicación del presente procedimiento donde se especifique su participación.

4. Referencias reglamentarias

- Ley 2902 aeronáutica Civil del Estado Plurinacional de Bolivia
- Decreto Supremo N° 28478 Marco Institucional de la DGAC
- RAB 61 Licencias para Pilotos y sus Habilitaciones
- RAB 63 Licencias para miembros de la Tripulación Excepto Pilotos.
- RAB 65 Licencias Personal Aeronáutico excepto Miembros de la Tripulación de Vuelo
- RAB 67 Normas para el Otorgamiento del Certificado Médico Aeronáutico OACI
- Anexo 1 al Convenio de Aviación Civil Internacional "Licencias al Personal"
- Doc. 9379 "Manual de procedimientos para el establecimiento y Gestión de un sistema Estatal de licencias al personal"
- Doc. 9734 "manual de vigilancia de la seguridad operacional , parte A Capítulo 3

5. Procedimiento

4.1 Definiciones

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.

Aeronave certificada para volar con un solo piloto. Tipo de aeronave que el Estado de matrícula ha determinado, durante el proceso de certificación, que puede volar en condiciones de seguridad con una tripulación mínima de un piloto.

Aeronave que debe ser operada con un copiloto. Tipo de aeronave que requiere operarse con un copiloto según se especifica en el certificado de tipo o en el certificado de explotador de servicios aéreos.

Aeronave pilotada a distancia (RPA). Aeronave no tripulada que es pilotada desde una estación de pilotaje a distancia.

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

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.

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

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

Copiloto. Piloto titular de licencia, que presta servicios de pilotaje sin estar al mando de la aeronave, a excepción del piloto que vaya a bordo de la aeronave con el único fin de recibir instrucción de vuelo.

Copiloto a distancia. Piloto a distancia titular de licencia, que presta servicios de pilotaje que no sea los de piloto al mando a distancia, pero excluyendo al piloto a distancia que está en la RPS con el único fin de recibir instrucción de vuelo en la RPS.

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.

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

- a. Simulador de vuelo, que proporciona una representación exacta del puesto de pilotaje de un tipo particular de aeronave, o una representación exacta del RPAS hasta el punto de que simula positivamente las funciones de los mandos de las instalaciones y sistemas mecánicos, eléctricos, electrónicos, etc., de a bordo, el entorno normal de los miembros de la tripulación de vuelo, y la performance y las características de vuelo de ese tipo de aeronave.
- b. Entrenador para procedimientos de vuelo, que produce con toda fidelidad un entorno del puesto de pilotaje o un entorno de RPAS, y que simula las indicaciones de los instrumentos, las funciones simples de los mandos de las instalaciones y sistemas mecánicos, eléctricos, electrónicos, etc., de a bordo, y la performance y las características de vuelo de las aeronaves de una clase determinada.
- c. Entrenador básico de vuelo por instrumentos, que está equipado con los instrumentos apropiados, y que simula el entorno del puesto de pilotaje de una aeronave en vuelo, o el entorno de RPAS en condiciones de vuelo por instrumento.

Examinador de vuelo. Persona designada y autorizada como examinador de vuelo por la Dirección General de Aeronáutica de Civil (AAC), adecuadamente calificada por su integridad, para realizar, en nombre de la DGAC, las pruebas de pericia y las verificaciones de competencia.

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.

Helicóptero. Aerodino más pesado que el aire, que se mantiene en vuelo principalmente en virtud de la reacción del aire sobre uno o más rotores propulsados por motor, que giran alrededor de ejes verticales o casi verticales.

Instrucción aprobada. Instrucción que se imparte en el marco de un programa especial y supervisión que la DGAC 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.

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 y entrenamiento certificados y supervisados por la DGAC de acuerdo a la RAB 141, RAB 142 y RAB 147.

Piloto a distancia. Persona designada por el explotador para desempeñar funciones esenciales para la operación de una aeronave pilotada a distancia y para operar los mandos de vuelo, según corresponda, durante el tiempo de vuelo.

Piloto al mando. Piloto designado por el explotador, o por el propietario en el caso de la aviación general, para estar al mando y encargarse de la realización segura de un vuelo.

Piloto al mando a distancia. Piloto a distancia designado por el explotador para estar al mando y encargarse de la realización segura de un vuelo.

Piloto al mando bajo supervisión. Copiloto que desempeña, bajo la supervisión del piloto al mando, las responsabilidades, y funciones del piloto al mando, conforme al método de supervisión aceptable para la DGAC.

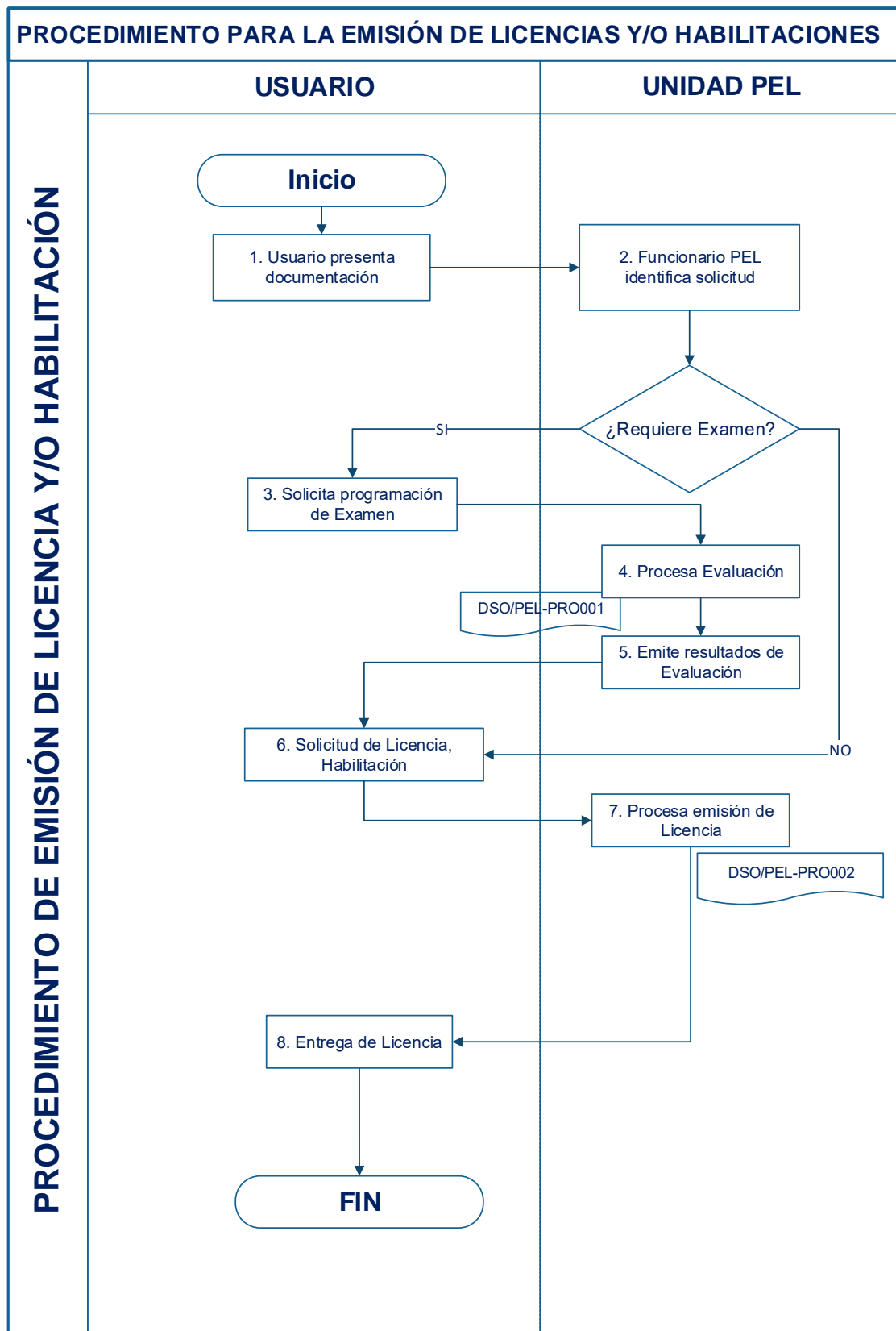
Planeador. Aerodino no propulsado por motor, más pesado que el aire, que principalmente deriva su sustentación en vuelo de reacciones aerodinámicas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo.

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

4.2 Acrónimos

AAC	Autoridad de Aviación Civil.
AME	Médico examinador aeronáutico.
CIAC	Centro de instrucción de aeronáutica civil.
CEAC	Centro de entrenamiento de aeronáutica civil.
CMAE	Centro médico aeronáutico examinador.
RAB	Reglamentos Aeronáuticos Boliviano
MGPEL	Manual de gestión y procedimiento de la Oficina PEL
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional.
OJT	Instrucción práctica en el puesto de trabajo.
PEL	Licencias al personal.
PSE	Proveedores de servicios de evaluación.
SARP	Normas y métodos recomendados.
SRVSOP	Sistema Regional de Cooperación para la vigilancia de la seguridad operacional.
USOAP	Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional.
APA	Alumno Piloto Avión
APH	Alumno Piloto Helicóptero
PPA	Piloto Privado Avión
PPH	Piloto Privado Helicóptero
PCA	Piloto Comercial Avión
PCH	Piloto Comercial Helicóptero
TLA	Piloto Transporte Línea Aérea Avión
TLA H	Piloto Transporte Línea Aérea Helicóptero
IFR	Vuelo por Instrumentos
MONT-T	Monomotores Terrestres
MULT-T	Multimotores terrestres
INST VLO	Instructor de Vuelo

6. Diagrama de flujo



7. Descripción del procedimiento

ACTIVIDAD	DESCRIPCIÓN	DOCUMENTACIÓN GENERADA
1. Usuario presenta documentación	El Usuario solicitante ingresa a la página Web www.dgac.gob.bo e ingresa al Link de Licencias al personal para obtener información sobre los requisitos y procedimientos para la emisión de una licencia. Completado los requisitos lo presentará en la Oficina de Licencias correspondiente.	
2. Técnico PEL identifica solicitud	El Técnico PEL revisa la documentación presentada y determina si la solicitud requiere de un Examen. Si el Usuario solicitante no requiere de un examen, ir a paso 6.	
3. Usuario solicita se programa Examen	El Usuario solicita la programación de evaluación teórica y/o oral/practica	DSO/PEL-REG-001
4. Técnico PEL procesa evaluaciones	El Técnico PEL valida la documentación presentada por el Usuario solicitante según dispone el procedimiento DSO/PEL-PRO-001	DSO/PEL-PRO-001
5. Técnico PEL autoriza emisión de licencia	Concluida la gestión y aplicación del DSO/PEL-PRO-001 el Técnico PEL emite la autorización de emisión de licencia y/o habilitación y entrega mediante correo electrónico al Usuario solicitante.	DSO/PEL-REG-002 Correo electrónico
6. Usuario solicita la emisión de licencia	El Usuario solicita la emisión de una licencia y/o habilitación mediante el formulario DSO/PEL-REG-003	DSO/PEL-REG-003
7. Técnico PEL procesa la emisión de licencia	El Técnico PEL valida la documentación presentada por el Usuario solicitante según dispone el procedimiento DSO/PEL-PRO-002	DSO/PEL-PRO-002
8. Técnico PEL entrega licencia	El Técnico PEL entregara la licencia o enviara a la ciudad donde se originó la solicitud.	

8. Reemplazos

Con el objeto de promover el correcto cumplimiento del procedimiento y el llenado de los registros, se han establecido la siguiente directriz de reemplazo:

- En ausencia del Jefe PEL, el Director de Seguridad Operacional debe designar un Interino.

El personal que asume un cargo o asume un interinato, debe contar con las competencias establecidas para el cargo que asume.

9. Conflicto de intereses

En caso de existir un conflicto de intereses cuando el solicitante sea el Director Ejecutivo, el Director de Seguridad Operacional o, el Jefe de la Unidad del Licencias al Personal, el formulario DSO PEL-REG-011 podrá ser firmado por cualquiera de los tres siempre y cuando no sea el solicitante.

10. Anexos

- DSO/PEL-REG-001 Programación de examen
- DSO/PEL-REG-002 Autorización de emisión de licencia
- DSO/PEL-REG-003-1 Solicitud de emisión de licencia

UNIDAD DE LICENCIAS AL PERSONAL		
Código P-002-MGPEL	Revisión: Original	Fecha: 17/02/2025
PROCEDIMIENTO PARA LA CONVERSIÓN DE LICENCIAS		

1. Objetivo

El objetivo de este procedimiento es establecer las actividades para la conversión de Licencias y/o Habilitaciones, en cumplimiento a lo establecido en la Reglamentación Aeronáutica Boliviana.

2. Alcance

Este procedimiento se aplica a todas las solicitudes de conversión de licencias y/o habilitaciones recibidas en Oficina Central, Regionales y Sub Regionales.

3. Responsabilidades

La responsabilidad de este procedimiento se designa:

- El Jefe del Licencias al Personal es el Responsable (Dueño) del Proceso y responsable del cumplimiento y difusión de este procedimiento.
- El Director de Seguridad Operacional es el responsable de la revisión del presente procedimiento.
- El Director Ejecutivo es el responsable de la aprobación (según D.S. 28478) del presente procedimiento.
- Todo el personal de la Unidad de Licencias al Personal Aeronáutico (PEL) es responsable de la aplicación del presente procedimiento
- Los Inspectores involucrados son responsables de la aplicación del presente procedimiento donde se especifique su participación.

4. Referencias reglamentarias

- Ley 2902 aeronáutica Civil del Estado Plurinacional de Bolivia
- Decreto Supremo N° 28478 Marco Institucional de la DGAC
- RAB 61 Licencias para Pilotos y sus Habilitaciones
- RAB 63 Licencias para miembros de la Tripulación Excepto Pilotos.
- RAB 65 Licencias Personal Aeronáutico excepto Miembros de la Tripulación de Vuelo
- RAB 67 Normas para el Otorgamiento del Certificado Médico Aeronáutico OACI
- Anexo 1 al Convenio de Aviación Civil Internacional "Licencias al Personal"
- Doc. 9379 "Manual de procedimientos para el establecimiento y Gestión de un sistema Estatal de licencias al personal"
- Doc. 9734 "manual de vigilancia de la seguridad operacional , parte A Capítulo 3

5. Procedimiento

4.1 definiciones

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.

Aeronave certificada para volar con un solo piloto. Tipo de aeronave que el Estado de matrícula ha determinado, durante el proceso de certificación, que puede volar en condiciones de seguridad con una tripulación mínima de un piloto.

Aeronave que debe ser operada con un copiloto. Tipo de aeronave que requiere operarse con un copiloto según se especifica en el certificado de tipo o en el certificado de explotador de servicios aéreos.

Aeronave pilotada a distancia (RPA). Aeronave no tripulada que es pilotada desde una estación de pilotaje a distancia.

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

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.

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

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

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

Copiloto. Piloto titular de licencia, que presta servicios de pilotaje sin estar al mando de la aeronave, a excepción del piloto que vaya a bordo de la aeronave con el único fin de recibir instrucción de vuelo.

Copiloto a distancia. Piloto a distancia titular de licencia, que presta servicios de pilotaje que no sea los de piloto al mando a distancia, pero excluyendo al piloto a distancia que está en la RPS con el único fin de recibir instrucción de vuelo en la RPS.

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.

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

- (a) Simulador de vuelo, que proporciona una representación exacta del puesto de pilotaje de un tipo particular de aeronave, o una representación exacta del RPAS hasta el punto de que simula positivamente las funciones de los mandos de las instalaciones y sistemas mecánicos, eléctricos, electrónicos, etc., de a bordo, el entorno normal de los miembros de la tripulación de vuelo, y la performance y las características de vuelo de ese tipo de aeronave.
- (b) Entrenador para procedimientos de vuelo, que produce con toda fidelidad un entorno del puesto de pilotaje o un entorno de RPAS, y que simula las indicaciones de los instrumentos, las funciones simples de los mandos de las instalaciones y sistemas mecánicos, eléctricos, electrónicos, etc., de a bordo, y la performance y las características de vuelo de las aeronaves de una clase determinada.
- (c) Entrenador básico de vuelo por instrumentos, que está equipado con los instrumentos apropiados, y que simula el entorno del puesto de pilotaje de una aeronave en vuelo, o el entorno de RPAS en condiciones de vuelo por instrumento.

Examinador de vuelo. Persona designada y autorizada como examinador de vuelo por la Dirección General de Aeronáutica de Civil (AAC), adecuadamente calificada por su integridad, para realizar, en nombre de la DGAC, las pruebas de pericia y las verificaciones de competencia.

Globo. Aeróstato no propulsado por motor, más liviano que el aire.

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.

Helicóptero. Aerodino más pesado que el aire, que se mantiene en vuelo principalmente en virtud de la reacción del aire sobre uno o más rotores propulsados por motor, que giran alrededor de ejes verticales o casi verticales.

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.

Piloto a distancia. Persona designada por el explotador para desempeñar funciones esenciales para la operación de una aeronave pilotada a distancia y para operar los mandos de vuelo, según corresponda, durante el tiempo de vuelo.

Piloto al mando. Piloto designado por el explotador, o por el propietario en el caso de la aviación general, para estar al mando y encargarse de la realización segura de un vuelo.

Piloto al mando a distancia. Piloto a distancia designado por el explotador para estar al mando y encargarse de la realización segura de un vuelo.

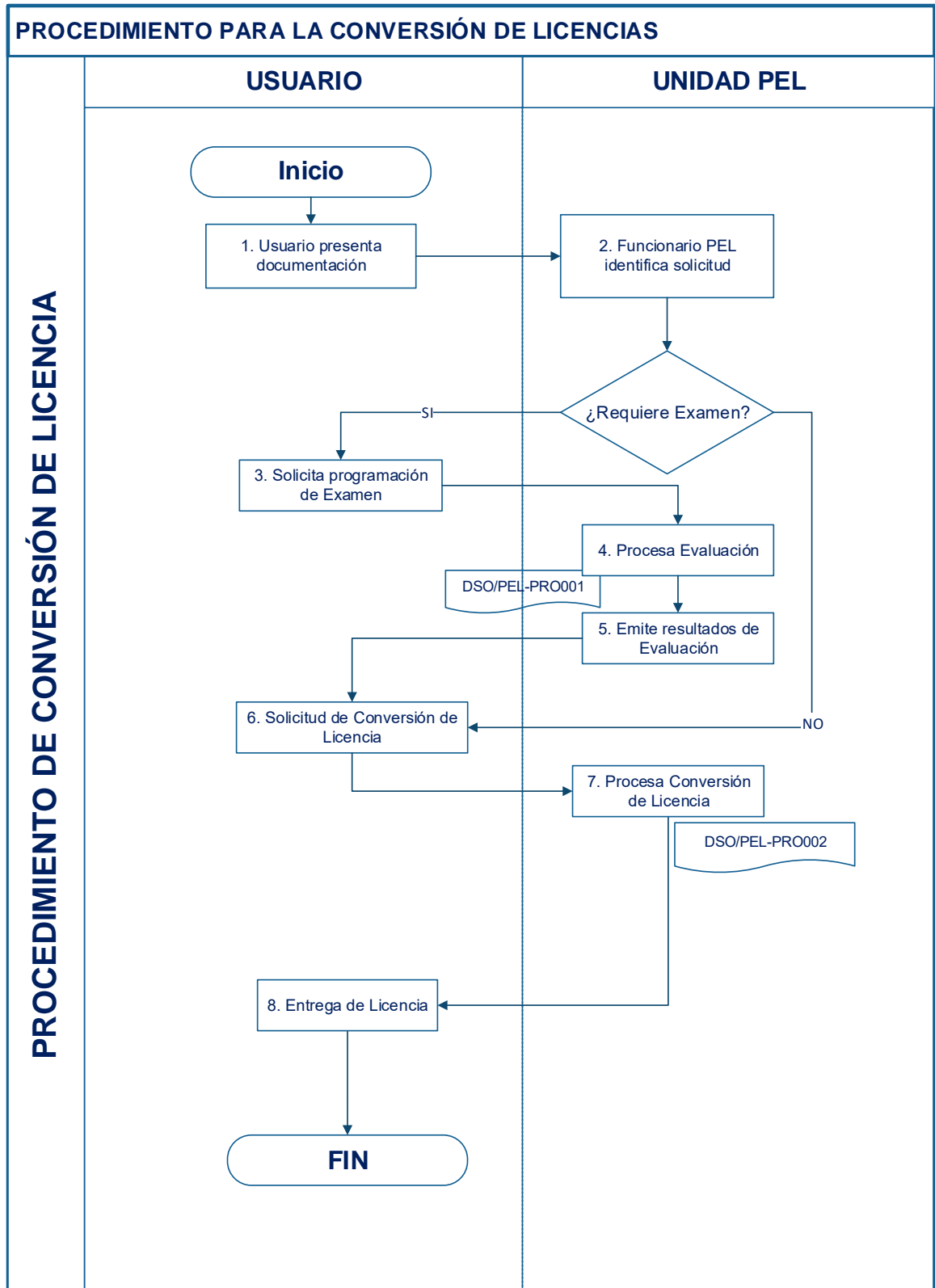
Planeador. Aerodino no propulsado por motor, más pesado que el aire, que principalmente deriva su sustentación en vuelo de reacciones aerodinámicas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo.

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

4.2 Acrónimos

AAC	Autoridad de Aviación Civil.
AME	Médico examinador aeronáutico.
CIAC	Centro de instrucción de aeronáutica civil.
CEAC	Centro de entrenamiento de aeronáutica civil.
CMAE	Centro médico aeronáutico examinador.
RAB	Reglamentos Aeronáuticos Boliviano
MGPEL	Manual de gestión y procedimiento de la Oficina PEL
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional.
PEL	Licencias al personal.
SARP	Normas y métodos recomendados.
APA	Alumno Piloto Avión
APH	Alumno Piloto Helicóptero
PPA	Piloto Privado Avión
PPH	Piloto Privado Helicóptero
PCA	Piloto Comercial Avión
PCH	Piloto Comercial Helicóptero
TLA	Piloto Transporte Línea Aérea Avión
TLA H	Piloto Transporte Línea Aérea Helicóptero
IFR	Vuelo por Instrumento
MONT-T	Monomotores Terrestres
MULT-T	Multimotores terrestres
INST VLO	Instructor de Vuelo

6. Diagrama de flujo



7. Descripción del procedimiento

ACTIVIDAD	DESCRIPCIÓN	DOCUMENTACION GENERADA
1. Usuario presenta documentación	El Usuario solicitante ingresa a la página Web www.dgac.gob.bo e ingresa al Link de Licencias al personal para obtener información sobre los requisitos y procedimientos para la conversión de licencias. Completado los requisitos lo presentará en la Oficina de Licencias correspondiente.	
2. Técnico PEL identifica solicitud	El Técnico PEL revisa la documentación presentada y determina si la solicitud requiere de un Examen. Si el Usuario solicitante no requiere de un examen, ir a paso 6.	
3. Usuario solicita programar Examen	El Usuario solicita la programación de evaluación teórica y/o oral/practica	DSO/PEL-REG-001
4. Técnico PEL procesa evaluaciones	El Técnico PEL valida la documentación presentada por el Usuario solicitante según dispone el procedimiento DSO/PEL-PRO-001	DSO/PEL-PRO-001
5. Técnico PEL autoriza emisión de licencia	Concluida la gestión y aplicación del DSO/PEL-PRO-001 el Técnico PEL emite la autorización de emisión de licencia y/o habilitación y entrega mediante correo electrónico al Usuario solicitante.	DSO/PEL-REG-002 Correo electrónico
6. Usuario solicita la emisión de licencia	El Usuario solicita la emisión de una licencia y/o habilitación mediante el formulario DSO/PEL-REG-003	DSO/PEL-REG-003
7. Técnico PEL procesa la emisión de licencia	El Técnico PEL valida la documentación presentada por el Usuario solicitante según dispone el procedimiento DSO/PEL-PRO-002	DSO/PEL-PRO-002
8. Técnico PEL entrega licencia	El Técnico PEL entregara la licencia o enviara a la ciudad donde se originó la solicitud.	

8. Reemplazos

Con el objeto de promover el correcto cumplimiento del procedimiento y el llenado de los registros, se han establecido las siguientes directrices de reemplazos:

- En ausencia del Funcionario PEL el Jefe de Unidad PEL debe designar un Interino
- En ausencia del Jefe PEL, el Director de Seguridad Operacional debe designar un Interino.

El personal que asume un cargo o asume un interinato, debe contar con las competencias establecidas para el cargo que asume.

9. Anexos

- DSO/PEL-REG-001 Programación de examen
- DSO/PEL-REG-002 Autorización de emisión de licencia
- DSO/PEL-REG-003-2 Solicitud de conversión de licencia

UNIDAD DE LICENCIAS AL PERSONAL		
Código P-003-MGPEL	Revisión: Original	Fecha: 17/02/2025
PROCEDIMIENTO PARA LA CONVALIDACIÓN DE LICENCIAS		

1. Objetivo

El objetivo de este procedimiento es establecer las actividades para la convalidación de Licencias en cumplimiento a lo establecido en la Reglamentación Aeronáutica Boliviana.

2. Alcance

Este procedimiento se aplica a todas las solicitudes de convalidación de licencias recibidas en Oficina Central y Regionales.

3. Responsabilidades

La responsabilidad de este procedimiento se designa:

- El Jefe del Licencias al Personal es el Responsable (Dueño) del Proceso y responsable del cumplimiento y difusión de este procedimiento.
- El Director de Seguridad Operacional es el responsable de la revisión del presente procedimiento.
- El Director Ejecutivo es el responsable de la aprobación (según D.S. 28478) del presente procedimiento.
- Todo el personal de la Unidad de Licencias al Personal Aeronáutico (PEL) es responsable de la aplicación del presente procedimiento
- Los Inspectores involucrados son responsables de la aplicación del presente procedimiento donde se especifique su participación.

4. Referencias reglamentarias

- Ley 2902 aeronáutica Civil del Estado Plurinacional de Bolivia
- Decreto Supremo N° 28478 Marco Institucional de la DGAC
- RAB 61 Licencias para Pilotos y sus Habilitaciones
- RAB 63 Licencias para miembros de la Tripulación Excepto Pilotos.
- RAB 65 Licencias Personal Aeronáutico excepto Miembros de la Tripulación de Vuelo
- RAB 67 Normas para el Otorgamiento del Certificado Médico Aeronáutico OACI
- Anexo 1 al Convenio de Aviación Civil Internacional "Licencias al Personal"
- Doc. 9379 "Manual de procedimientos para el establecimiento y Gestión de un sistema Estatal de licencias al personal"
- Doc. 9734 "manual de vigilancia de la seguridad operacional , parte A Capítulo 3

5. Procedimiento

4.1 definiciones

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.

Aeronave certificada para volar con un solo piloto. Tipo de aeronave que el Estado de matrícula ha determinado, durante el proceso de certificación, que puede volar en condiciones de seguridad con una tripulación mínima de un piloto.

Aeronave que debe ser operada con un copiloto. Tipo de aeronave que requiere operarse con un copiloto según se especifica en el certificado de tipo o en el certificado de explotador de servicios aéreos.

Aeronave pilotada a distancia (RPA). Aeronave no tripulada que es pilotada desde una estación de pilotaje a distancia.

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

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.

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

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

Copiloto. Piloto titular de licencia, que presta servicios de pilotaje sin estar al mando de la aeronave, a excepción del piloto que vaya a bordo de la aeronave con el único fin de recibir instrucción de vuelo.

Copiloto a distancia. Piloto a distancia titular de licencia, que presta servicios de pilotaje que no sea los de piloto al mando a distancia, pero excluyendo al piloto a distancia que está en la RPS con el único fin de recibir instrucción de vuelo en la RPS.

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.

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

- a. Simulador de vuelo, que proporciona una representación exacta del puesto de pilotaje de un tipo particular de aeronave, o una representación exacta del RPAS hasta el punto de que simula positivamente las funciones de los mandos de las instalaciones y sistemas mecánicos, eléctricos, electrónicos, etc., de a bordo, el entorno normal de los miembros de la tripulación de vuelo, y la performance y las características de vuelo de ese tipo de aeronave.
- b. Entrenador para procedimientos de vuelo, que produce con toda fidelidad un entorno del puesto de pilotaje o un entorno de RPAS, y que simula las indicaciones de los instrumentos, las funciones simples de los mandos de las instalaciones y sistemas mecánicos, eléctricos, electrónicos, etc., de a bordo, y la performance y las características de vuelo de las aeronaves de una clase determinada.
- c. Entrenador básico de vuelo por instrumentos, que está equipado con los instrumentos apropiados, y que simula el entorno del puesto de pilotaje de una aeronave en vuelo, o el entorno de RPAS en condiciones de vuelo por instrumento.

Examinador de vuelo. Persona designada y autorizada como examinador de vuelo por la Dirección General de Aeronáutica de Civil (AAC), adecuadamente calificada por su integridad, para realizar, en nombre de la DGAC, las pruebas de pericia y las verificaciones de competencia.

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.

Helicóptero. Aerodino más pesado que el aire, que se mantiene en vuelo principalmente en virtud de la reacción del aire sobre uno o más rotores propulsados por motor, que giran alrededor de ejes verticales o casi verticales.

Instrucción aprobada. Instrucción que se imparte en el marco de un programa especial y supervisión que la DGAC 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.

Piloto a distancia. Persona designada por el explotador para desempeñar funciones esenciales para la operación de una aeronave pilotada a distancia y para operar los mandos de vuelo, según corresponda, durante el tiempo de vuelo.

Piloto al mando. Piloto designado por el explotador, o por el propietario en el caso de la aviación general, para estar al mando y encargarse de la realización segura de un vuelo.

Piloto al mando a distancia. Piloto a distancia designado por el explotador para estar al mando y encargarse de la realización segura de un vuelo.

Piloto al mando bajo supervisión. Copiloto que desempeña, bajo la supervisión del piloto al mando, las responsabilidades, y funciones del piloto al mando, conforme al método de supervisión aceptable para la DGAC.

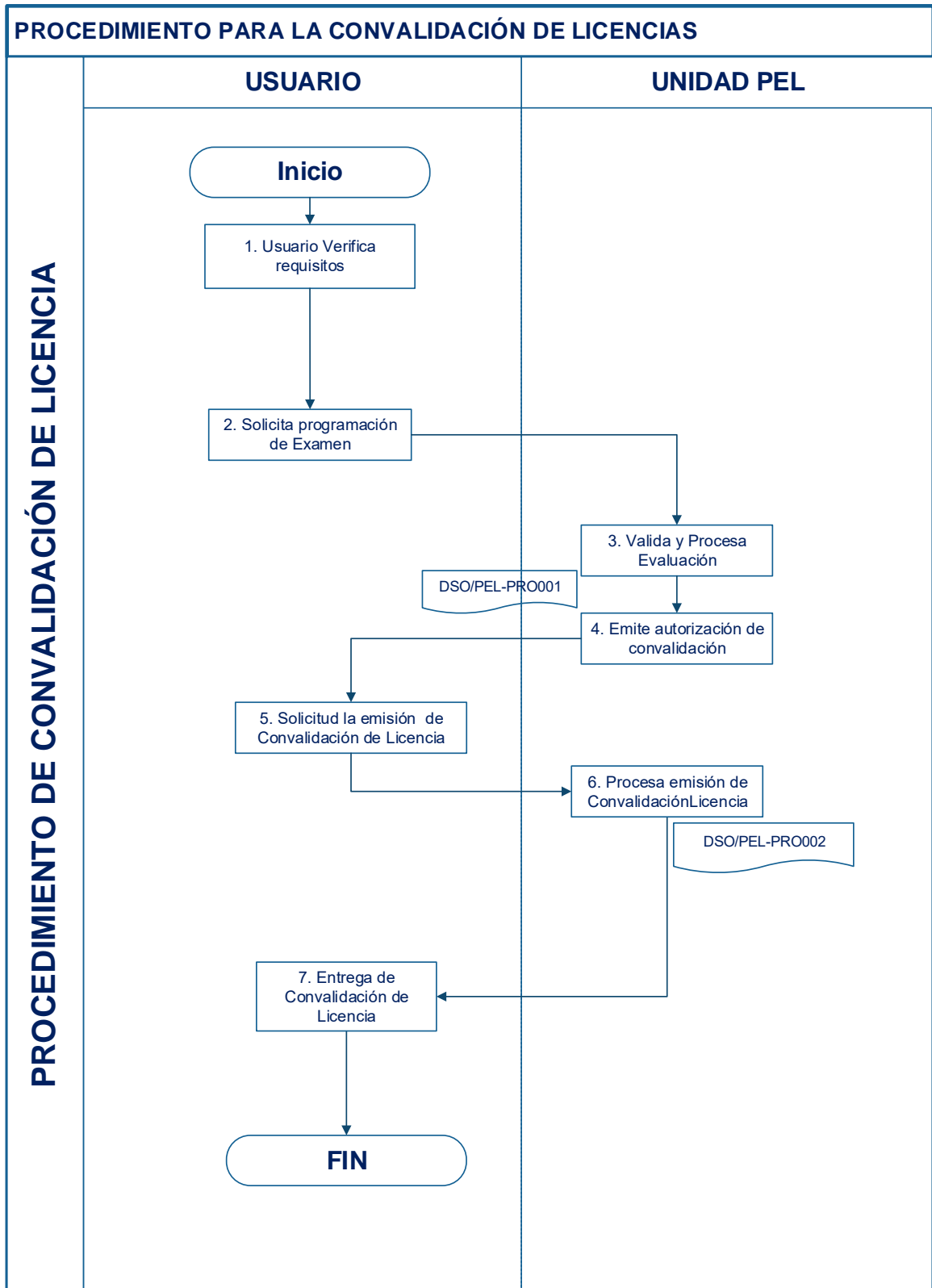
Planeador. Aerodino no propulsado por motor, más pesado que el aire, que principalmente deriva su sustentación en vuelo de reacciones aerodinámicas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo.

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

4.2 Acrónimos

AAC	Autoridad de Aviación Civil.
AME	Médico examinador aeronáutico.
CIAC	Centro de instrucción de aeronáutica civil.
CEAC	Centro de entrenamiento de aeronáutica civil.
CMAE	Centro médico aeronáutico examinador.
RAB	Reglamentos Aeronáuticos Boliviano
MGPEL	Manual de gestión y procedimiento de la Oficina PEL
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional.
OJT	Instrucción práctica en el puesto de trabajo.
PEL	Licencias al personal.
PSE	Proveedores de servicios de evaluación.
SARP	Normas y métodos recomendados.
SRVSOP	Sistema Regional de Cooperación para la vigilancia de la seguridad operacional.
USOAP	Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional.
APA	Alumno Piloto Aviación
APH	Alumno Piloto Helicóptero
PPA	Piloto Privado Aviación
PPH	Piloto Privado Helicóptero
PCA	Piloto Comercial Aviación
PCH	Piloto Comercial Helicóptero
TLA	Piloto Transporte Línea Aérea Aviación
TLA H	Piloto Transporte Línea Aérea Helicóptero
IFR	Vuelo por Instrumento
MON-T	Monomotores Terrestres
MULT-T	Multimotores terrestres
INST VLO	Instructor de Vuelo

6. Diagrama de flujo



7. Descripción del procedimiento

ACTIVIDAD	DESCRIPCIÓN	DOCUMENTACION GENERADA
1. Usuario verifica requisitos para convalidar una licencia	El Usuario solicitante ingresa a la página Web www.dgac.gob.bo e ingresa al Link de Licencias al personal para obtener información sobre los requisitos y procedimientos para la convalidación de licencia.	
2. Usuario programa exámenes	El Usuario solicita la programación de los exámenes mediante el formulario DSO/PEL-REG-001 adjuntando los requisitos	
3. Funcionario PEL procesa exámenes	El Funcionario PEL valida y procesa la solicitud de exámenes para la convalidación de licencias presentada por el Usuario según dispone el procedimiento DSO/PEL-PRO-001	DSO/PEL-PRO-001
4. Emite autorización de emisión de convalidación de licencia	El Funcionario PEL, concluido el proceso de exámenes DSO/PEL-PRO-001 verifica el resultado, si fuese satisfactorio emite la autorización de emisión de licencia y/o habilitación y entrega mediante correo electrónico al Usuario solicitante.	DSO/PEL-REG-002 Correo electrónico
5. Usuario solicita la emisión de licencia	El Usuario solicita la emisión de la convalidación de licencia mediante el formulario DSO/PEL-REG-003	DSO/PEL-REG-003
6. Funcionario PEL procesa la emisión de licencia	El Funcionario PEL valida la documentación presentada por el Usuario solicitante según dispone el procedimiento DSO/PEL-PRO-002	DSO/PEL-PRO-002
7. Funcionario PEL entrega licencia	El Funcionario PEL entregara la licencia o envía a la ciudad donde se originó la solicitud.	

8. Reemplazos

Con el objeto de promover el correcto cumplimiento del procedimiento y el llenado de los registros, se han establecido las siguientes directrices de reemplazos:

- En ausencia del Funcionario PEL el Jefe de Unidad PEL debe designar un Interino
- En ausencia del Jefe PEL, el Director de Seguridad Operacional debe designar un Interino.

El personal que asume un cargo o asume un interinato, debe contar con las competencias establecidas para el cargo que asume.

9. Anexos

- DSO/PEL-REG-001 Programación de examen
- DSO/PEL-REG-002 Autorización de emisión de licencia
- DSO/PEL-REG-003-3 Solicitud de convalidación de licencia

**ACUERDO DE COOPERACION TÉCNICA MULTINACIONAL PARA LA CONVALIDACIÓN
AUTOMÁTICA DE LICENCIAS DEL PERSONAL AERONÁUTICO ENTRE LAS AUTORIDADES
DE AVIACIÓN CIVIL DE LOS ESTADOS PARTICIPANTES DEL SISTEMA REGIONAL DE
COOPERACIÓN PARA LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (SRVSOP)**

TEXTO DE LOS ARTÍCULOS DEL ACUERDO INCLUYENDO LA ENMIENDA 1

**Artículo Primero
OBJETIVO**

El objetivo de suscribir el presente Acuerdo de Cooperación Técnica Multinacional es llevar a cabo la convalidación automática de las licencias de personal aeronáutico que se establecen en los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos LAR 61, LAR 63, LAR 65, que involucra el cumplimiento de los requisitos del LAR 67, comprometiéndose a la adopción e implantación de los mismos en sus reglamentos nacionales.

**Artículo Segundo
DEFINICIONES**

Para los fines del presente Acuerdo se entiende por:

- a) **Adopción.** Conjunto de reformas que deberán efectuar los miembros del Sistema Regional para lograr en un plazo determinado por la Junta General y de forma absolutamente voluntaria, un ambiente armonizado, pero sin ningún tipo de requisitos adicionales.
- b) **Autoridad otorgadora de licencias.** Autoridad, designada por el Estado contratante, encargada del otorgamiento de licencias al personal.
- c) **Certificación médica aeronáutica (CMA).** Certificado de aptitud psicofísica reglamentado por el LAR 67, emitido por el médico evaluador o un médico examinador aeronáutico (AME), de modo individual o integrado a un centro médico aeronáutico examinador (CMAE), según lo establecido por cada Estado.
- d) **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.
- e) **Equipo multinacional.** Equipo designado por el Coordinador General del Sistema Regional y conformado por auditores de los Estados miembros del SRVSOP, que cuenten con la competencia, educación, formación, habilidades y experiencia requeridas en el documento "Certificación como auditor LAR" y que se encuentren inscritos en el Registro de auditores LAR del SRVSOP.
- f) **Evaluación médica aeronáutica.** Proceso que se inicia con el examen psicofisiológico para determinar la aptitud del personal aeronáutico, que termina en la prueba fehaciente expedida por un Estado contratante al efecto de que el titular de una licencia satisface los requisitos de aptitud psicofísica del LAR 67.
- g) **Habilitación.** Autorización inscrita en una licencia de personal aeronáutico o asociada con ella y de la cual forma parte, en la que se especifican condiciones especiales, atribuciones o restricciones referentes a dicha licencia.
- h) **Licencia.** Documento oficial otorgado por la AAC, que indica la especialidad aeronáutica del titular y las restricciones en caso de haberlas, y le otorga la facultad para desempeñar las funciones propias de las habilitaciones expresamente consignadas en ellas.

Artículo Tercero **ÁMBITO DE APLICACIÓN**

El presente Acuerdo aplica a todas las licencias que han sido emitidas por otros Estados miembros del SRVSOP, a partir de la aprobación de una visita de estandarización efectuada por un equipo multinacional, con base en el presente Acuerdo, con la finalidad de verificar el cumplimiento de los requisitos establecidos en los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos correspondientes al Conjunto LAR PEL (LAR 61, LAR 63, LAR 65 y LAR 67).

El presente Acuerdo no aplicará a licencias distintas a las establecidas en los LAR 61, 63 y 65 o que contengan habilitaciones distintas a las establecidas en los citados reglamentos.

Artículo Cuarto **OBLIGACIONES DE LAS PARTES**

Las Autoridades de Aviación Civil se comprometen a:

- a) Convalidar en forma automática las licencias al personal aeronáutico con las habilitaciones y restricciones contenidas en ellas, a partir de la fecha en que la Autoridad de Aviación Civil de un Estado miembro del SRVSOP haya demostrado a través de una visita de estandarización, que cumple con los requisitos reglamentarios contenidos en el anexo al presente Acuerdo y así conste en el informe de auditoría del equipo de inspección multinacional.
- b) Culminar la adopción de los reglamentos LAR 61, 63, 65 y 67 para lograr el cabal cumplimiento del presente Acuerdo, notificando el cumplimiento en el sistema electrónico de notificación de armonización y adopción de los LAR desarrollado por el SRVSOP.
- c) Desarrollar procedimientos que garanticen la implantación de los requisitos establecidos en los LAR 61, 63, 65 y 67, como parte de su sistema de gestión de licencias.
- d) Adoptar los procedimientos establecidos por el SRVSOP para la implantación de la convalidación automática de licencias materia del presente Acuerdo.

Artículo Quinto **Convalidación automática**

El titular de una licencia aeronáutica será elegible para la convalidación automática de la misma, siempre que:

- a) Cuenten con una licencia válida y con habilitaciones vigentes otorgada por la Autoridad de Aviación Civil de un Estado parte de este Acuerdo, emitida a partir de la fecha en la cual dicho Estado acredite un informe de auditoría favorable como resultado de una visita de estandarización efectuada por el equipo multinacional, quedando autorizado para operar en las aeronaves de matrícula del Estado cuya Autoridad de Aviación Civil ha realizado la convalidación automática o en operaciones certificadas por dicha Autoridad.
- b) Haya realizado la instrucción en un centro de instrucción o de entrenamiento de aeronáutica civil que haya sido certificado conforme a los LAR 141, 142 y/o 147, o requisitos comunes a estas normativas, según corresponda. En el caso de habilitaciones de tipo de pilotos de transporte aéreo comercial la instrucción será efectuada en centros de entrenamiento LAR 142 certificados o aprobados por la AAC.
- c) Acredite las exigencias señaladas en los LAR 61, 63 y 65 que establezcan los requisitos para la convalidación automática de licencias.

- d) La implantación de la convalidación automática se realizará por etapas, iniciándose con las licencias de pilotos de avión que operan en transporte aéreo comercial y sucesivamente luego de tres años se irán gradualmente incorporándose otras licencias, cuando la demanda lo justifique

En caso que un Estado a través de su legislación básica regule temas vinculados a la convalidación automática, en adición a lo establecido en sus reglamentos específicos, podrá incluir un examen de conocimientos respecto a dichos temas.

El ejercicio de las atribuciones de la convalidación automática de licencias por parte del titular, estará sujeta a los requisitos laborales y migratorios del Estados donde ejercerá, así como no contar con antecedentes judiciales por tráfico de sustancias prohibidas si el Estado lo requiere.

Las licencias convalidadas en virtud de este Acuerdo, incluirán una anotación donde indique que se han convalidado automáticamente y se mencione el número de registro del acuerdo ante la OACI. Esta anotación se realizará en un adjunto a la licencia conforme al modelo y procedimiento establecido por el SRVSOP.

Artículo Sexto VIGILANCIA

La Autoridad de Aviación Civil del Estado emisor de la licencia aeronáutica, debe establecer los mecanismos necesarios de control y vigilancia, para asegurar que no se haga uso de las atribuciones otorgadas por la licencia o habilitaciones correspondientes, a menos que el titular cumpla con los criterios técnicos establecidos en el Anexo del presente Acuerdo.

La Autoridad de Aviación Civil del Estado parte que es emisor de la licencia, deberá notificar al Comité Técnico del SRVSOP y a las Autoridades de Aviación Civil de los Estados parte de este Acuerdo que hayan convalidado en forma automática la licencia, de cualquier incumplimiento de los criterios reglamentarios establecidos en el Anexo del presente Acuerdo por parte del titular de la misma, que pueda afectar la seguridad operacional.

La Autoridad de Aviación Civil del Estado miembro del SRVSOP, que ha otorgado la convalidación automática deberá notificar al Comité Técnico del SRVSOP y a las Autoridades de Aviación Civil de los Estados parte de este Acuerdo que hayan convalidado en forma automática la licencia, de cualquier incumplimiento de los criterios reglamentarios establecidos en el Anexo del presente Acuerdo por parte del titular de la misma, que pueda afectar la seguridad operacional.

Las observaciones producto de las inspecciones que realicen las Autoridades de Aviación Civil, dentro de su programa de vigilancia continua, deberán notificarla inmediatamente al Comité Técnico del SRVSOP y a las demás Autoridades de Aviación Civil parte de presente Acuerdo, para optar de manera coordinada las medidas que estimen pertinentes.

Artículo Séptimo INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN

Las Autoridades de Aviación Civil de los Estados parte, a través del Comité Técnico del SRVSOP intercambiarán toda la información referente al cumplimiento de los requisitos de vigencia de atribuciones de la licencia, certificación médica y de las eventuales infracciones y sanciones aplicadas.

Artículo Octavo GESTIÓN E IMPLEMENTACIÓN

Cada Autoridad Aeronáutica Civil de un Estado parte deberá designar a un funcionario de su

administración, como responsable de la gestión e implementación del presente Acuerdo, preferentemente a quien tenga la responsabilidad de la gestión de la seguridad operacional de la aviación civil del Estado parte en lo que se refiere a licencias al personal.

Esta designación deberá ser comunicada a las otras Partes y al Coordinador General del SRVSOP dentro de los siguientes quince (15) días calendarios a la firma del presente Acuerdo.

La Autoridad Aeronáutica que realice cambios significativos a su organización, que puedan afectar la gestión e implementación del presente Acuerdo, incluyendo la identidad de la persona mencionada en el primer párrafo de este artículo, deberá notificar a las otras Autoridades de Aviación Civil de los Estados parte y al Coordinador General del SRVSOP, de tales cambios.

Artículo Noveno

REGISTRO DE INSPECTORES MULTINACIONALES LAR

Las Autoridades de Aviación Civil de los Estados parte, acuerdan mantener a través del Comité Técnico, un registro de inspectores LAR que hayan sido certificados de acuerdo al manual para la certificación como inspector multinacional LAR, para efectuar las visitas de estandarización a los Estados.

El equipo multinacional que designe el SRVSOP efectuará las visitas de estandarización en base a los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos (LAR) aplicables al presente acuerdo y sus procedimientos asociados.

Los costos del equipo de inspectores multinacionales designados por el Sistema para la visita de estandarización, serán asumidos por el Estado visitado, debiendo ser coordinados previamente con el SRVSOP.

La Autoridad de Aviación Civil de un Estado parte podrá designar un experto adicional para que conforme al equipo de inspectores designado por el SRVSOP, siempre y cuando cumpla con los requisitos exigidos a los demás miembros del equipo. Asimismo, los costos de su participación deberán ser asumidos por esta autoridad y estos no serán trasladados de ninguna forma a la autoridad aeronáutica inspeccionada.

Artículo Décimo

REGISTRO DE CONVALIDACIONES AUTOMÁTICAS

Las Autoridades de Aviación Civil de los Estados parte acuerdan mantener, a través del Comité Técnico un registro en línea de las licencias del personal aeronáutico convalidadas automáticamente dentro del alcance del presente Acuerdo, al cual tendrán acceso los Estados para llenar la información correspondiente en la fecha de su otorgamiento, conforme a los procedimientos establecidos por el SRVSOP.

Artículo Undécimo

SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

Cualquier controversia surgida entre las Autoridades de Aviación Civil de los Estados parte relativa a la interpretación o a la aplicación del presente Acuerdo que no pueda ser resuelta por negociaciones directas, deberá ser sometida a la Junta General del SRVSOP como órgano conciliador.

Artículo Décimo Primero

ENTRADA EN VIGOR

El presente Acuerdo deberá ser firmado y depositado por la Autoridad de Aviación Civil del Estado respectivo en la oficina del Director Regional de la OACI para Sudamérica y Coordinador General del SRVSOP.

El presente Acuerdo entrará en vigencia a los treinta (30) días calendario después que al menos tres Autoridades de Aviación Civil de los Estados miembros del SRVSOP hayan firmado y depositado el presente Acuerdo. Del mismo modo entrará en vigor a los treinta días (30) calendario después de firmado y depositado posteriormente por los Estados miembros del SRVSOP.

Las Autoridades de Aviación Civil de los Estados parte acuerdan que el Director Regional de la OACI para Sudamérica y Coordinador General del SRVSOP, les notifique la entrada en vigor del presente Acuerdo, así como las firmas y depósitos que se reciban con posterioridad a la entrada en vigor del presente Acuerdo.

La aplicabilidad de presente Acuerdo está prevista a partir del 2 de enero del 2021, para lo cual los Estados parte se comprometen a cumplir con las actividades establecidas por la Junta General para su implantación a partir de esa fecha.

Artículo Décimo Segundo ENMIENDAS

El presente Acuerdo podrá ser enmendado con la aprobación de, por lo menos, dos tercios de los Estados parte representados por sus respectivas Autoridades de Aviación Civil de los Estados parte.

Las Autoridades de Aviación Civil de los Estados parte convienen que podrán proponer enmiendas al presente Acuerdo a través de la Junta General del SRVSOP, y las mismas deberán ser resueltas antes de los sesenta (60) días calendario, contados a partir de recibida la propuesta escrita.

Las Autoridades de Aviación Civil de los Estados parte decidirán si aceptan la enmienda y la fecha de su entrada en vigor.

Artículo Décimo Tercero RENUNCIA

Las Autoridades de Aviación Civil de los Estados parte podrán renunciar al presente Acuerdo con un aviso previo de un año y mediante comunicación escrita al Coordinador General del SRVSOP, quien informará a las otras Autoridades de Aviación Civil de los Estados parte.

Cuando se renuncie al presente Acuerdo, las licencias convalidadas automáticamente por el Estado, tendrán una duración igual al plazo del aviso previo.

Cualquier Autoridad de Aviación Civil del Estado parte, que decida renunciar al presente Acuerdo se compromete a mantener los archivos relativos a la convalidación automática de licencias y que haya efectuado, accesibles a cualquier petición de otra Autoridad de Aviación Civil de un Estado parte, durante un período de cinco años a partir de su renuncia.

Firma de los Estados.

(Acuerdo inicial suscrito el 6 de diciembre de 2018 por los Estados de Bolivia, Ecuador, Paraguay Perú, Uruguay y Venezuela).

[Enmienda 1 firmada por los Estados de Bolivia (23/08/2022), Perú (26/08/2022), Uruguay (24/08/2022) y Venezuela (14/10/2022)]

ANEXO

Al Acuerdo de Cooperación Técnica Multinacional para la convalidación automática de licencias al personal aeronáutico entre las Autoridades de Aviación Civil de los Estados participantes del SRVSOP

PARTE I

CRITERIOS TÉCNICOS

Las Autoridades de Aviación Civil de los Estados participantes del SRVSOP podrán convalidar en forma automática las licencias del personal aeronáutico, en base a los requisitos señalados en el Artículo Quinto de este Acuerdo y los resultados satisfactorios de las visitas de estandarización realizadas por un equipo multinacional de inspectores LAR de los Estados miembros del SRVSOP con base a este Acuerdo, siempre que los siguientes criterios y condiciones técnicas sean cumplidos:

1. Requisitos reglamentarios

- 1.1 El equipo multinacional de inspectores LAR deberá utilizar los LAR 61, 63, 65 y 67 aplicables en su última versión aprobada por la Junta General del SRVSOP, que contienen los requisitos para el otorgamiento de licencias al personal aeronáutico.
- 1.2 Asimismo, para el otorgamiento de la convalidación automática la Oficina de Licencias del Estado deberá cumplir con el procedimiento que asegure el cumplimiento de los requisitos de los LAR PEL señalados en el párrafo precedente, según corresponda y lo establecido en el presente Acuerdo.

2. Material de orientación

- 2.1 El equipo multinacional de inspectores LAR que realice las visitas de estandarización a los Estados para acreditar el cumplimiento e implantación de los requisitos de otorgamiento de licencias establecidos en los LAR 61, 63 y 65 sobre licencias al personal y el LAR 67 sobre el otorgamiento del certificado médico aeronáutico, así como las visitas de vigilancia periódicas, deberán utilizar el procedimiento y lista de verificación desarrollada por el SRVSOP.
- 2.1 El material de orientación citado puede ser igualmente utilizado por la Autoridad de Aviación Civil que solicite una visita de estandarización, con el objetivo de demostrar un adecuado nivel de cumplimiento de los requisitos reglamentarios citados en el Párrafo 1.

3. Procedimientos técnicos y administrativos

- 3.1 En las actividades de visita de estandarización a los Estados, el equipo multinacional de inspectores LAR debe utilizar los procedimientos e indicaciones técnicas y administrativas contenidos en la última versión aprobada por el Coordinador General del SRVSOP de los siguientes documentos:
 - a) Procedimiento y lista de verificación de visitas de estandarización del Conjunto LAR PEL.
 - b) Manual de gestión de la Oficina PEL del SRVSOP.
 - c) Circulares de asesoramiento sobre los LAR 61, 63, 65 y 67.

4. Registro del acuerdo ante la OACI

- 4.1 El presente Acuerdo una vez firmado por los Estados deberá ser registrado ante la OACI de conformidad con el Artículo 83 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, con la finalidad que sea incluido en la base de datos de acuerdos y arreglos aeronáuticos de la OACI.

PARTE II

EQUIPO MULTINACIONAL DE INSPECTORES LAR

5. Conformación del equipo multinacional de inspectores

- 5.1 Las Autoridades de Aviación Civil de los Estados parte acuerdan que el Coordinador General del SRVSOP designe los equipos de inspectores multinacionales LAR, que estarán constituidos por tres (3) miembros, pero su número puede ser mayor dependiendo de la magnitud y complejidad de la Autoridad de Aviación Civil, con la asignación de observadores o asesores al equipo.
- 5.2 Los equipos de inspectores estarán constituidos por un jefe del equipo y los inspectores miembros. El jefe del equipo puede también actuar como uno de los inspectores.
- 5.3 Se designarán equipos para cada Autoridad de Aviación Civil que posibiliten la participación de todos los miembros del equipo multinacional para que éstos puedan transmitir su experiencia a sus respectivos Estados.

6. Calificación de inspectores

- 6.1 Solamente podrán conformar el equipo multinacional de inspectores LAR, los expertos de los Estados miembros del SRVSOP que cumplan con los criterios de calificación y competencia contenidos en el manual para la certificación como inspector multinacional LAR, aprobado por la Junta General del SRVSOP y que se encuentren inscritos en el Registro de inspectores LAR del SRVSOP.

PARTE III

VISITAS DE ESTANDARIZACIÓN

7. Los equipos multinacionales de inspectores LAR deben asegurar que los siguientes criterios sean cumplidos durante la realización de las visitas de estandarización a los Estados:
- 7.1 Que el Estado cuente con los reglamentos del Conjunto LAR PEL adoptados e implantados a través de procedimientos específicos que garanticen su efectivo cumplimiento.
- 7.2 Que no existan diferencias en los requisitos para el otorgamiento de licencias, así como para el mantenimiento del ejercicio de las atribuciones de los titulares de licencias señalados en el LAR respectivo.
- 7.3 Una vez que los criterios descritos anteriormente hayan sido cumplidos y hayan sido encontrados satisfactorios, el equipo multinacional de inspectores LAR recomendará a través de un informe que será enviado a los Estados por el Comité Técnico, que el Estado está en condiciones para que sus titulares de licencias otorgadas a partir de la fecha de la visita de estandarización puedan acceder a la convalidación automática entre los Estados parte de este Acuerdo.
- 7.4 El informe con los resultados de las visitas de estandarización, serán enviados por el Coordinador General del SRVSOP, a los Estados parte de este Acuerdo.

PARTE IV

VIGILANCIA

8. Las Autoridades de Aviación Civil participantes, que fueron sujetas a una visita de estandarización para la convalidación automática de licencias según este Acuerdo, deben realizar las actividades de vigilancia conforme a sus procedimientos y programas de actividad anual, con el objeto de garantizar el continuo cumplimiento por parte del personal aeronáutico a quien se le ha convalidado en forma automática una licencia aeronáutica según este Acuerdo, de los criterios técnicos establecidos en este Acuerdo.
- 8.1 El Estado parte de este Acuerdo recibirá cada cuatro (4) años una visita periódica de vigilancia por parte del equipo de inspectores multinacionales LAR, contados a partir de la visita de estandarización inicial, como parte de la vigilancia del SRVSOP para garantizar a los Estados el mantenimiento de los requisitos adoptados para el otorgamiento de licencias al personal.

PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

SISTEMA REGIONAL DE COOPERACIÓN PARA LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL		
Código P-004-MGPEL	Revisión: Original	Fecha: 17/02/2025
Procedimiento de implementación del Acuerdo de Cooperación Técnica Multinacional para la convalidación automática de licencias		

1. **Objetivo**

Establecer y describir las actividades a desarrollar por parte de los Estados, el SRVSOP y las Oficinas de Licencias de los Estados partes del Acuerdo de Cooperación Técnica Multinacional para la convalidación automática de licencias del personal aeronáutico.

2. **Alcance**

Aplica a las solicitudes de convalidación automática de licencias entre los Estados que han suscrito el mismo, previo cumplimiento de los requisitos establecidos para su implementación, señalados en los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos LAR 61, 63 y 65, que involucra también el cumplimiento de los requisitos del LAR 67, así como el propio Acuerdo cuyo texto se transcribe en el Apéndice 5-7 de este manual, con la Enmienda 1 suscrita por los Estados.

Conforme al Artículo Quinto Párrafo d) del Acuerdo, la implantación de la convalidación automática de licencias se realizará por etapas, iniciándose en una primera fase con las licencias de pilotos de avión que operan en transporte aéreo comercial y sucesivamente, luego de tres años del inicio de la implantación se irán incorporando otras licencias, cuando la demanda lo justifique.

Este procedimiento no aplica a licencias distintas a las establecidas en los LAR 61, 63 y 65 o que contengan habilitaciones distintas a las establecidas en los citados reglamentos, conforme al Artículo Tercero del Acuerdo.

3. **Documentación de referencia**

Acuerdo de Cooperación Técnica Multinacional para la convalidación automática de licencias del personal aeronáutico entre las Autoridades de Aviación Civil de los Estados participantes del SRVSOP.

LAR 61 Licencias para pilotos y sus habilitaciones, Sección 61.030.

LAR 63 Licencias para miembros de la tripulación excepto pilotos, Sección 63.105.

LAR 65 Licencias personal aeronáutico excepto miembros de la tripulación de vuelo, Sección 65.110.

LAR 67 Normas para el otorgamiento del certificado médico aeronáutico OACI.

LAR 141 Centros de instrucción de aeronáutica civil.

LAR 142 Centros de entrenamiento de aeronáutica civil.

LAR 147 Centros de instrucción para la formación de mecánicos de mantenimiento de aeronaves.

Anexo 1 al Convenio de Aviación Civil Internacional sobre licencias al personal.

Manual de visitas de estandarización para la convalidación automática de licencias desarrollado por el SRVSOP, que contiene el procedimiento y lista de verificación correspondiente.

Circulares de asesoramiento sobre los LAR 61, 63, 65 y 67.

4. Abreviaturas

CG. Coordinador general del SRVSOP

ECM. Equipo de certificación multinacional.

PEL. Licencias al personal.

SIPEL. Sistema informático de licencias al personal.

5. Términos y definiciones

Adopción. Conjunto de reformas que deberán efectuar los miembros del Sistema Regional para lograr en un plazo determinado por la Junta General y de forma absolutamente voluntaria, un ambiente armonizado, pero sin ningún tipo de requisitos adicionales.

Certificación médica aeronáutica (CMA). Certificado de aptitud psicofísica reglamentado por el LAR 67, emitido por el médico evaluador o un médico examinador aeronáutico (AME), de modo individual o integrado a un centro médico aeronáutico examinador (CMAE), según lo establecido por cada Estado.

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.

Equipo multinacional. Equipo designado por el Coordinador General del Sistema Regional y conformado por auditores de los Estados miembros del SRVSOP, que cuenten con la competencia, educación, formación, habilidades y experiencia requeridas en el documento "Certificación como auditor LAR" y que se encuentren inscritos en el Registro de auditores LAR del SRVSOP.

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.

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

Visita de estandarización. Auditorías llevadas a cabo a los Estados signatarios del Acuerdo por parte de un equipo de inspectores multinacionales LAR, designados por el SRVSOP para verificar la adopción y cumplimiento de los LAR 61, 63, 65 y 67.

6. Responsables

- a) Los Estados signatarios al Acuerdo de convalidación automática de licencias, quienes tienen el compromiso de garantizar que su Estado tiene y mantiene requisitos comunes con los señalados en los LAR PEL para el otorgamiento de licencias al personal, mediante el mecanismo de adopción de estos requisitos señalados en los LAR 61, 63, 65 y 67, contando con los procedimientos para su cumplimiento. Asimismo, tienen el compromiso de convalidar en forma automática las licencias emitidas por los Estados signatarios de los solicitantes que lo requieran y cumplan los requisitos para ello.
- b) El experto en licencias al personal del Comité Técnico del SRVSOP, quien tiene a su cargo la planificación y supervisión de los procedimientos de visitas de estandarización a los Estados parte del Acuerdo, realizada por un equipo multinacional de inspectores, quienes verificarán la implantación y mantenimiento de requisitos comunes a los establecidos en los LAR para el otorgamiento de las licencias mediante auditorías.

- c) El jefe de la Oficina PEL quien, por delegación oficial del Director General o la máxima autoridad de la AAC, realiza la evaluación integral del expediente y determina la aprobación de la solicitud y la emisión de la convalidación automática de la licencia extranjera.
- d) El especialista de licencias del Estado, quien tiene a su cargo la revisión de la documentación que sustenta el cumplimiento del proceso de convalidación automática de licencias y lo eleva al jefe de la Oficina PEL para la aprobación definitiva.
- e) El especialista de licencias en horas de vuelo, quien revisa la información y valida el total de horas de vuelo general, por función, condición, aeronave y vuelo simulado, indicando que el postulante cumple o no cumple con la experiencia en horas de vuelo requerida para la convalidación automática de la licencia y habilitación correspondiente, así como la experiencia reciente.

7. Actividades del procedimiento

N°	Responsable	Descripción de la actividad y referencias del Acuerdo
I. Acciones previas para la implantación del Acuerdo		
1.1	Estados	Realizan la notificación de la adopción de los requisitos establecidos en los LAR 61, 63, 65 y 67 para el otorgamiento de licencias del personal aeronáutico, a través del sistema en línea de notificación de adopción y armonización de los LAR [Artículo Cuarto, b)]. <i>Nota.- La notificación será efectuada a través del siguiente enlace: https://lar.srvsop.org/public/login</i>
1.2	Estados	a) Desarrollan procedimientos que garantizan la implantación de los requisitos de los LAR 61, 63, 65 y 67 y adoptan los procedimientos establecidos por el SRVSOP para la convalidación automática [Artículo Cuarto, c) y d)]. b) Cuentan con requisitos para la certificación de centros de instrucción y de entrenamiento conforme a los LAR 141, 142 y 147 o requisitos comunes a estas normativas [Artículo Quinto b)].
1.3	Experto PEL – Comité Técnico	Realiza las acciones para el registro del acuerdo y enmiendas ante la OACI de conformidad con el Artículo 83 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, con la finalidad que sea incluido en la base de datos de acuerdos y arreglos aeronáuticos de la OACI [Anexo Técnico Parte II, Párrafo 4].
1.4	Experto PEL – Comité Técnico	Prepara la comunicación a los Estados parte a ser firmada por el Coordinador General del SRVSOP, informando del número de registro asignado por la OACI al acuerdo, el cual figurará en las convalidaciones automáticas a emitirse por los Estados. [Parte I, Párrafo 4].
1.5	Coordinador General	Firma la comunicación a los Estados y es enviada por correo electrónico a los Estados por parte de la asistente administrativa del SRVSOP.
1.6	Estados	Designan mediante comunicación oficial dirigida al Coordinador General del SRVSOP, a un funcionario de su administración, como responsable de la gestión e implementación del presente Acuerdo, preferentemente a quien tenga la responsabilidad de la gestión de la seguridad

N°	Responsable	Descripción de la actividad y referencias del Acuerdo
		operacional de la aviación civil del Estado parte en lo que se refiere a licencias al personal <i>[Artículo Octavo]</i> .
1.7	Experto PEL – Comité Técnico	Coordina el desarrollo y puesta en marcha del registro en línea de las licencias del personal aeronáutico convalidadas automáticamente, al cual tendrán acceso los Estados parte para llenar la información correspondiente en la fecha de su otorgamiento, conforme a los procedimientos establecidos por el SRVSOP <i>[Artículo Décimo]</i> .
II.	Visita de estandarización inicial	
2.1	Estados	Solicitan la programación de la visita de estandarización a cargo de un equipo de inspectores multinacionales, para determinar si cumplen los requisitos reglamentarios contenidos en el Anexo Técnico del Acuerdo <i>[Artículo Tercero, Anexo Parte I y Parte III Criterios Técnicos]</i> .
2.2	Experto PEL – Comité Técnico	Realiza las acciones de coordinación pertinente para la selección del equipo multinacional, la misión del equipo y realización de la visita de estandarización, fijando el cronograma de auditoría de común acuerdo con el equipo multinacional y el Estado o Estados que lo soliciten <i>[Artículo Noveno, Anexo Partes II y III]</i> .
2.3	Equipo de inspectores multinacionales	Realizan la visita de estandarización conforme a los procedimientos y lista de verificación establecida en el <i>Manual de visitas de estandarización para la convalidación automática de licencias del SRVSOP [Anexo Parte III]</i> .
2.4	Equipo de inspectores multinacionales	Deben asegurar que los siguientes criterios sean cumplidos durante la realización de las visitas de estandarización a los Estados <i>[Anexo Parte III 7]</i> : a) Que el Estado cuente con los reglamentos del Conjunto LAR PEL adoptados e implantados a través de procedimientos específicos que garanticen su efectivo cumplimiento <i>[Anexo Parte III Párrafo 7.1]</i> ; b) Que no existan diferencias en los requisitos para el otorgamiento de licencias, así como para el mantenimiento del ejercicio de las atribuciones de los titulares de licencias señalados en el LAR respectivo <i>[Anexo Parte III Párrafo 7.2]</i> ;
2.5	Equipo de inspectores multinacionales	Emiten el informe sobre el resultado de la auditoría, con la recomendación que el Estado cumple o no cumple con los requisitos para la implantación de la convalidación automática a partir de la fecha de la auditoría realizada <i>[Parte III, Párrafo 7.3]</i> .
2.6	Equipo de inspectores multinacionales	De ser los resultados satisfactorios, significa que el Estado está en condiciones para que sus titulares de licencias otorgadas a partir de la fecha de la visita de estandarización puedan acceder a la convalidación automática de licencias entre los Estados parte de este Acuerdo <i>[Anexo Parte III, Párrafo 7.3]</i> .

N°	Responsable	Descripción de la actividad y referencias del Acuerdo
2.7	Experto PEL – Comité Técnico	Prepara la comunicación al Estado auditado, con el informe del resultado de la visita de estandarización y, asimismo, a los demás Estados parte del Acuerdo, para ser firmada por el Coordinador General del SRVSOP [Anexo Parte III, Párrafo 7.4].
2.8	Coordinador General	Firma las comunicaciones y se procede a su envío por correo electrónico por parte de la asistente administrativa del Comité Técnico, con el informe del resultado de la visita de estandarización [Anexo Parte III, Párrafo 7.4].
2.9	Experto PEL – Comité Técnico	Archiva todo lo actuado en una carpeta digital y genera un back up de seguridad de la misma, con una clave de acceso.
III.	Presentación de la solicitud de convalidación automática ante un Estado	
3.1	Postulante	Ingresa al SIPEL para generar su usuario y clave para iniciar el trámite.
3.2	Postulante	<p>Llena sus datos personales requeridos en la aplicación del SIPEL que corresponde a la presentación de la solicitud, así como selecciona el trámite de convalidación automática de la licencia extranjera que solicita, especificando el tipo de licencia y habilitación para la cual postula y adjunta lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) El documento de identidad oficial y vigente por ambas caras; b) una fotografía a color con fondo blanco y reciente en formato JPG; c) copia de la licencia extranjera válida y vigente por ambas caras en formato PDF, la cual debe haber sido emitida a partir de la fecha en la cual el Estado del SRVSOP parte del Acuerdo acredite un informe de auditoría favorable como resultado de una visita de estandarización efectuada por un equipo de inspectores multinacionales [Artículo Quinto, Párrafo 2.2 c)]. d) copia del certificado médico extranjero vigente en PDF, correspondiente a la clase y vigencia establecida por el LAR 67, cuando sea aplicable [Artículo Quinto, Párrafo 2.2 c)]; e) copia del certificado que acredite haber realizado la instrucción en un centro de instrucción o de entrenamiento de aeronáutica civil, que haya sido certificado conforme a los LAR 141, 142 y/o 147 o requisitos comunes a estas normativas, según corresponda, en formato PDF. En el caso de habilitaciones de tipo, acreditar la instrucción realizada en un centro de entrenamiento LAR 142 certificado o aprobado por la AAC [Artículo Quinto, Párrafo 2.2 b)]; f) evidencia de la experiencia reciente correspondiente a la licencia y habilitación que requiere convalidar automáticamente en formato PDF, a través de la bitácora de vuelo (pilotos o miembros de la tripulación) u otro medio aceptable por la AAC [Artículo Quinto, Párrafo 2.2 c)];

N°	Responsable	Descripción de la actividad y referencias del Acuerdo
		<p>g) evidencia de la vigencia de la habilitación o habilitaciones a ejercer en formato PDF [<i>Artículo Quinto, Párrafo 2.2 c</i>];</p> <p>h) de ser la convalidación automática de licencia solicitada para una operación de transporte aéreo comercial deberá adjuntar una carta del explotador de servicios aéreos en el que se especifique la función que pretende ejercer con la convalidación automática y el plazo correspondiente.</p> <p>i) Firmar una declaración jurada en la que indique que tiene pleno conocimiento que, para el ejercicio de las atribuciones de la convalidación automática otorgada para operaciones de transporte aéreo comercial o para trabajo remunerado en el país, es responsable de cumplir previamente con los requisitos laborales y migratorios respectivos, que deben ser tramitarlos con otros organismos del Estado [<i>Artículo Quinto</i>];</p> <p>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 automática [<i>Artículo Quinto, Párrafo c</i>].</p> <p>Para guardar la información proporcionada y subir los documentos a la plataforma del SIPEL, el postulante debe aceptar en el sistema, como declaración jurada, que la información de datos y documentos consignados son válidos y veraces; de lo contrario se someterá a las acciones administrativas y penales establecidas en las leyes aplicables.</p> <p>Una vez guardada la información, el sistema enviará un mensaje a su correo electrónico indicando que los documentos que ha consignado han sido subidos exitosamente en la plataforma e ingresará a una evaluación de la información y documentación, con la finalidad de acreditar que reúne los requisitos previos para postulación.</p>
IV.	Evaluación de los datos personales y de la documentación presentada	
4.1	Especialista de licencias	Verifica que los datos personales requeridos por el SIPEL están completos y adecuadamente llenados en la solicitud, conforme a la LV-018-MGPEL que figura en el Apéndice 5-9 de este manual.
4.2	Especialista de licencias	<p>Procede a revisar cada uno de los documentos de sustento conforme a los requisitos establecidos en el LAR aplicable, para lo cual utiliza la lista de verificación correspondiente al trámite de convalidación automática de licencias aeronáuticas extranjeras [<i>Artículo Quinto, Párrafo c</i>].</p> <p><i>Nota.- La lista de verificación se adjunta al presente procedimiento en el Apéndice 5-10 de este manual.</i></p>
4.3	Especialista de	Si el trámite requiere acreditar experiencia de vuelo, envía a

N°	Responsable	Descripción de la actividad y referencias del Acuerdo
	licencias	través del SIPEL al especialista de licencias en horas de vuelo la información de la bitácora del postulante, para revisión y verificación <i>[Artículo Quinto, Párrafo c)]</i> .
4.4	Especialista de licencias en horas de vuelo	Revisa la información consignada en la bitácora del piloto o miembro de la tripulación y cuando existe duda, puede solicitar la bitácora completa o validar la información con la AAC extranjera <i>[Artículo Quinto, Párrafo c)]</i> .
4.5	Especialista de licencias en horas de vuelo	Una vez concluida la verificación, procede a validar los totales de horas de vuelo en la aplicación del SIPEL, en lo que concierne a función (vuelo solo, instrucción, piloto, copiloto, instructor), por condición (diurno, nocturno, instrumental, travesía) y en aeronave (Monomotor, multimotor, tipo), así como horas simuladas en dispositivos de instrucción <i>[Artículo Quinto, Párrafo c)]</i> .
4.6	Especialista de licencias en horas de vuelo	Si es conforme, valida la experiencia en el SIPEL para proseguir con el trámite solicitado. Si no es conforme indica la observación a través del SIPEL al especialista de licencias.
4.7	Especialista en licencias	Prepara la consulta a la AAC extranjera que ha emitido la licencia, sobre la validez de la misma, conforme al modelo DM-005-MGPEL F--MGPEL, que figura en el Apéndice 5-11 de este manual, la cual es enviada por correo electrónico con la firma electrónica del jefe de la Oficina PEL, quedando a la espera de la conformidad de la AAC extranjera.
4.8	Especialista de licencias.	En el caso, que no cumpla con algún requisito o exista algún error en la documentación presentada, se rechaza la solicitud y se envía un mensaje al usuario indicando el motivo de la observación para ser subsanada en un plazo máximo de 48 horas, quedando registrada una anotación en el SIPEL como solicitud pendiente. Vencido este plazo y de no obtener respuesta del solicitante, queda desestimada la solicitud y tendrá que efectuar un nuevo trámite.
4.9	Especialista de licencias	De estar completa la información personal, los documentos de sustento para la licencia a convalidar, así como la respuesta favorable de la AAC extranjera, actualiza en el SIPEL la lista de verificación correspondiente y deriva el expediente digital al jefe de la Oficina PEL para aprobación de trámite y emisión de la convalidación automática.
V.	Aprobación y expedición de la convalidación automática	
5.1	Jefe de la Oficina PEL	Revisa la evidencia digital del proceso a través del SIPEL, aprueba el otorgamiento y emisión de la convalidación automática en el SIPEL y deriva al especialista en licencias.
5.2	Especialista en	Ingresa en el SIPEL los datos para la convalidación automática, verificando que los datos del postulante estén

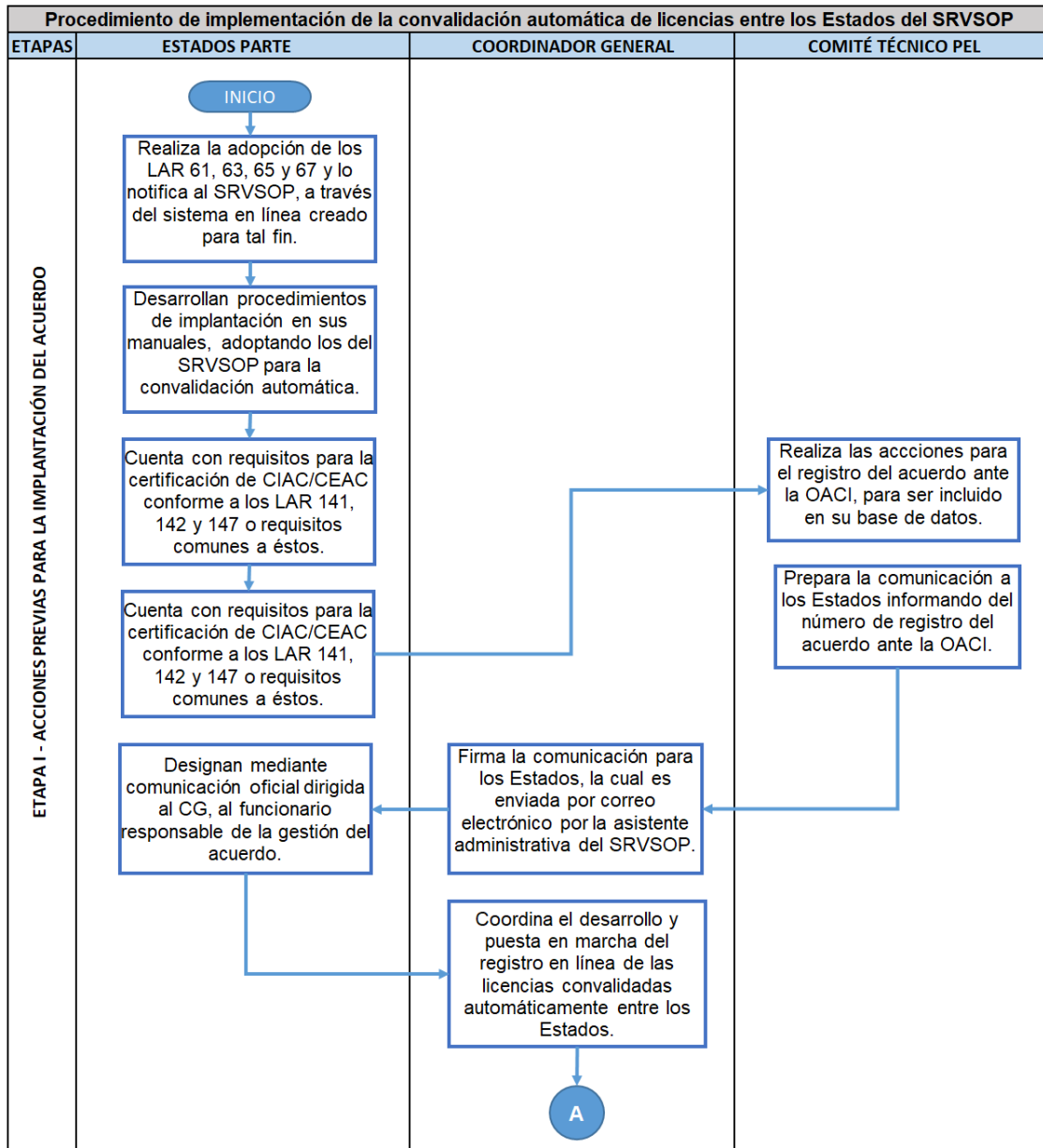
N°	Responsable	Descripción de la actividad y referencias del Acuerdo
	licencias	correctos. A continuación, a través del SIPEL envía un aviso al jefe de licencias para que pueda firmar electrónicamente la convalidación automática.
5.3	Jefe de la Oficina PEL	Inserta la firma digital correspondiente, en base a la delegación oficial otorgada por el Director General o máxima autoridad de la AAC, para firmar las licencias y convalidaciones de licencias extranjeras.
5.4	Especialista en licencias	Recibe notificación de firma de la licencia, imprime la tarjeta de la convalidación automática de licencia para entrega al titular o emite la convalidación automática electrónica con las características del Apéndice 1 del LAR 61, 63 o 65, según corresponda y envía notificación al solicitante indicándole que puede recoger la convalidación física o bajar la convalidación electrónica del SIPEL. La emisión de la convalidación automática se realiza conforme al modelo DM-004-MGPEL que se especifica en el Apéndice 5-10 de este manual, en el cual figurará el número de registro del acuerdo ante la OACI y formará parte como adjunto de la licencia extranjera <i>[Artículo Quinto]</i> .
5.5	Especialista en licencias	Ingresa los datos de la convalidación automática en el registro en línea de convalidaciones automáticas del SRVSOP, el día de su emisión <i>[Artículo Décimo]</i> .
5.6	Postulante	Recibe la tarjeta de la convalidación automática o descarga la convalidación electrónica del SIPEL.
5.7	Especialista en licencias	Da por concluido el trámite en el SIPEL.
VI.	Responsabilidades de vigilancia posteriores a la implementación del acuerdo	
6.1	Estado emisor de la licencia convalidada automáticamente por los Estados parte del Acuerdo	a) Debe establecer e implementar los mecanismos necesarios de control y vigilancia, para asegurar que no se haga uso de las atribuciones otorgadas por la licencia o habilitaciones correspondientes, a menos que el titular cumpla con los criterios técnicos establecidos en el Anexo del presente Acuerdo <i>[Artículo Sexto]</i> . b) Deberá notificar al Comité Técnico del SRVSOP y a las Autoridades de Aviación Civil de los Estados parte del Acuerdo que hayan convalidado en forma automática la licencia, de cualquier incumplimiento de los criterios reglamentarios establecidos en el Anexo del presente Acuerdo por parte del titular de la misma, que pueda afectar la seguridad operacional <i>[Artículo Sexto]</i> .
6.2	Estado que ha otorgado la convalidación	Deberá notificar al Comité Técnico del SRVSOP y a las Autoridades de Aviación Civil de los Estados parte de este Acuerdo que hayan convalidado en forma automática la

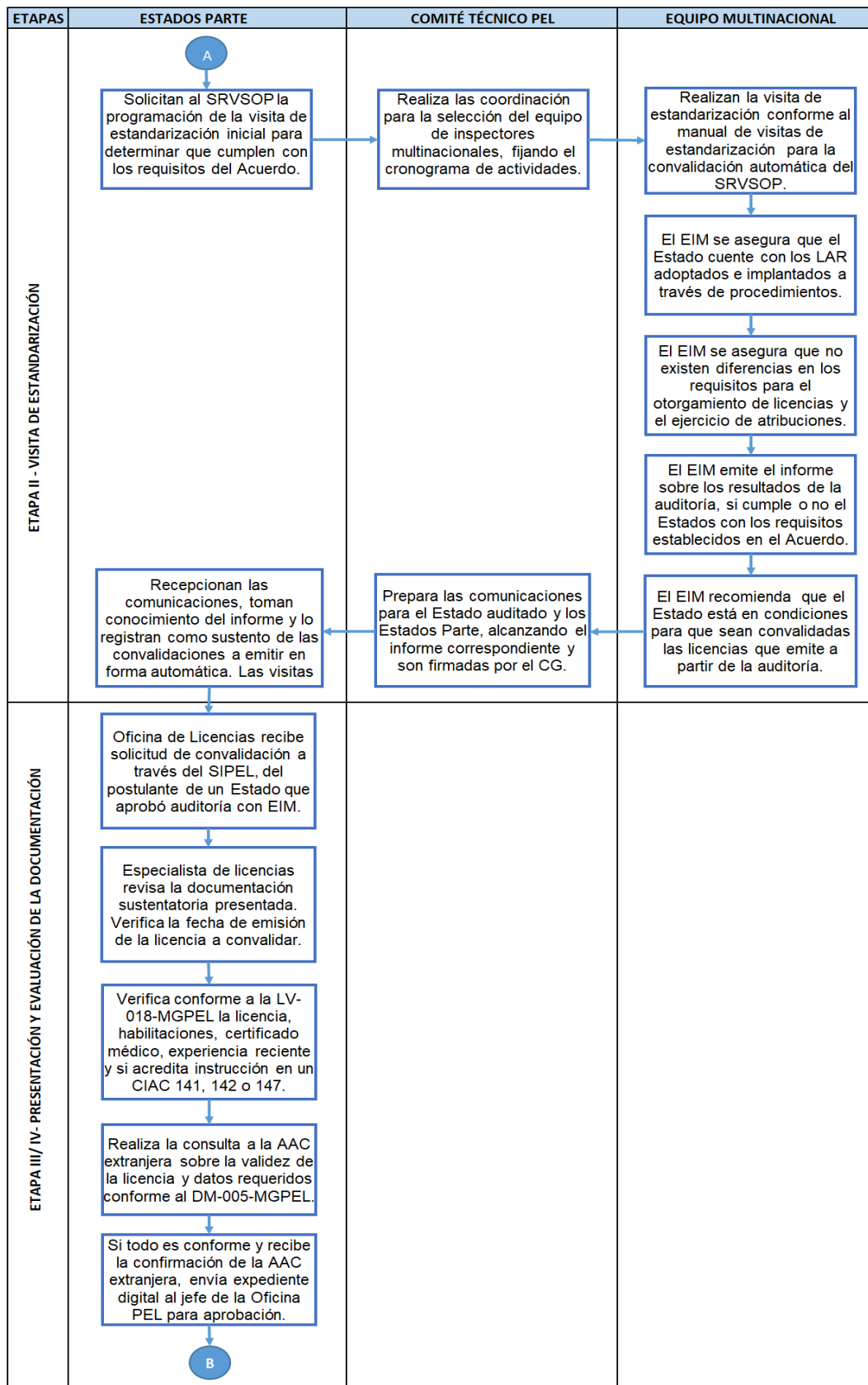
N°	Responsable	Descripción de la actividad y referencias del Acuerdo
	automática	licencia, de cualquier incumplimiento de los criterios reglamentarios establecidos en el Anexo del presente Acuerdo por parte del titular de la misma, que pueda afectar la seguridad operacional <i>[Artículo Sexto]</i> .
6.3	Estados parte del Acuerdo	Las observaciones producto de las inspecciones que realicen las Autoridades de Aviación Civil, dentro de su programa de vigilancia continua, deberán notificarla inmediatamente al Comité Técnico del SRVSOP y a las demás Autoridades de Aviación Civil parte de presente Acuerdo, para optar de manera coordinada las medidas que estimen pertinentes <i>[Artículo Sexto]</i> .
6.4	Estados parte del Acuerdo	Las Autoridades de Aviación Civil participantes, que fueron sujetas a una visita de estandarización para la convalidación automática de licencias según este Acuerdo, deben realizar las actividades de vigilancia conforme a sus procedimientos y programas de actividad anual, con el objeto de garantizar el continuo cumplimiento de los criterios técnicos establecidos en el Acuerdo, por parte del personal aeronáutico a quien se le ha convalidado en forma automática una licencia aeronáutica. <i>[Anexo Parte IV, Párrafo 8]</i> .
6.5	Estados parte del Acuerdo y Comité Técnico del SRVSOP	Las Autoridades de Aviación Civil de los Estados parte, a través del Comité Técnico del SRVSOP intercambiarán toda la información referente al cumplimiento de los requisitos de vigencia de atribuciones de la licencia, certificación médica y de las eventuales infracciones y sanciones aplicadas, mediante comunicaciones formales enviadas al Coordinador General del SRVSOP al correo electrónico icaosam@icao.int <i>[Artículo Séptimo]</i> .
VII.	Visita de estandarización periódica por parte del SRVSOP	
7.1	Experto PEL – Comité Técnico	<p>a) Preparar la comunicación para informar al Estado o Estados parte del Acuerdo que vienen efectuando la convalidación automática de licencias, la programación de la fecha de realización de la visita periódica de vigilancia, la cual se realiza cada cuatro (4) años, contados a partir de la fecha de la visita inicial y se solicita confirmar la aceptación de la fecha.</p> <p>b) Esta comunicación se envía con un año de anticipación al Estado o Estados por parte del SRVSOP.</p>
7.2	Coordinador General	Firma la comunicación y se procede a su envío por correo electrónico por parte de la asistente administrativa del Comité Técnico.
7.3	Experto PEL – Comité Técnico	Recibida la confirmación del Estado, se incluye la actividad en el programa de actividades del año siguiente, lo cual es aceptado por la Reunión de Coordinación con los Puntos

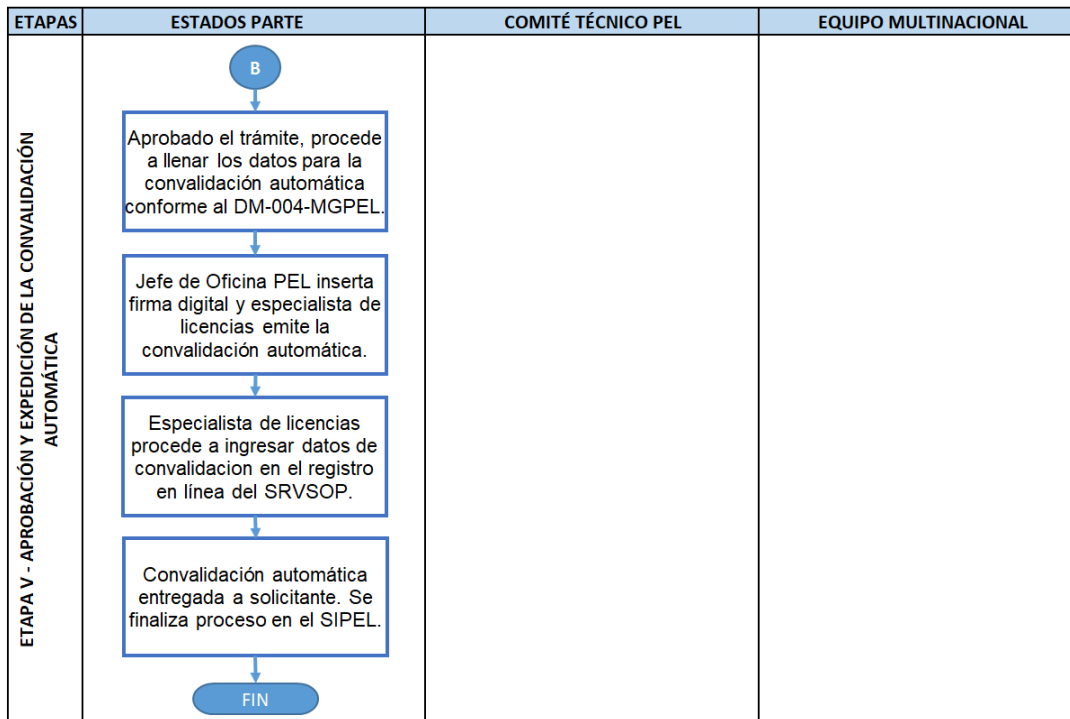
N°	Responsable	Descripción de la actividad y referencias del Acuerdo
		Focales y posteriormente aprobado por la Junta General.
7.4	Experto PEL Comité Técnico	Realiza las acciones de coordinación pertinente para la selección del equipo multinacional, la misión del equipo y realización de la visita de estandarización, fijando el cronograma de auditoría de común acuerdo con el equipo multinacional y el Estado o Estados que lo soliciten [Anexo Parte IV Párrafo 8.1].
7.5	Equipo de inspectores multinacionales	Realizan la visita de estandarización conforme a los procedimientos y lista de verificación establecida en el <i>Manual de visitas de estandarización para la convalidación automática de licencias</i> del SRVSOP, para asegurar que mantienen los requisitos del Acuerdo y lo señalados en los LAR PEL [Anexo Parte III].
7.6	Equipo de inspectores multinacionales	Emiten el informe sobre el resultado de la auditoría, con la recomendación que el Estado sigue cumpliendo con los requisitos para que las licencias emitidas por el Estado puedan seguir convalidándose automáticamente por los Estados parte [Parte III, Párrafo 7.3].
7.7	Experto PEL – Comité Técnico	Prepara la comunicación al Estado auditado, con el informe del resultado de la visita de estandarización y, asimismo, a los demás Estados parte del Acuerdo, para ser firmada por el Coordinador General del SRVSOP [Anexo Parte III, Párrafo 7.4].
7.8	Coordinador General	Firma las comunicaciones y se procede a su envío por correo electrónico por parte de la asistente administrativa del Comité Técnico, con el informe del resultado de la visita de vigilancia periódica [Anexo Parte III, Párrafo 7.4].
7.9	Experto PEL – Comité Técnico	Archiva todo lo actuado en una carpeta digital y genera un back up de seguridad de la misma, con una clave de acceso.

8. Diagrama de flujo

Se especifica en la siguiente página.







9. Registros

Todos los registros electrónicos del proceso que puedan demostrar la trazabilidad del mismo, en cuanto al trámite de la convalidación automática de licencia y cumplimiento de lo señalado en los artículos del acuerdo suscrito por el Estado.

El expediente de convalidación automática comprende el Acuerdo suscrito por el Estado, los procedimientos de implantación, las comunicaciones intercambiadas con el SRVSOP y los Estados parte del Acuerdo.

Informes de las visitas de estandarización inicial y periódica.

Resultados de la vigilancia efectuada en cumplimiento de lo dispuesto en el Acuerdo.

Listado de trámites de convalidación automática otorgada a licencias de los Estados parte, así como convalidaciones automáticas otorgadas por los Estados parte a las licencias aeronáuticas expedidas por el Estado, que se pueden extraer del sistema en línea creado por el SRVSOP.

10. Control de cambios

N° de revisión	Fecha	Hojas afectadas	Cambio	Motivo

11. Anexos

LV-018-MGPEL Lista de verificación para la implementación del Acuerdo y otorgamiento de convalidaciones automáticas de licencias.

PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

SISTEMA REGIONAL DE COOPERACIÓN PARA LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL		
Código LV-001-MGPEL	Revisión: Original	Fecha: 17/02/2025
Lista de verificación para convalidación automática de licencia aeronáutica extranjera		
Nombre y apellidos del postulante:		
Licencia y habilitación a convalidar en forma automática:		
Especialista de licencia que verifica el trámite:		Fecha de inicio del trámite:

Requisitos reglamentarios (Secciones 61.030, 63.105 y 65.110 de los LAR PEL) y administrativos a verificar	S	I	N/A	Comentarios
Evaluación de la documentación				
1. Formulario de solicitud llenado correctamente con la información requerida.				
2. Documento oficial de identidad válido y vigente por ambas caras.				
3. Cumplimiento de requisitos de edad para la licencia que solicita la convalidación automática.				
4. Constancia de pago de derechos de trámite de convalidación automática				
5. Fotografía reciente, a color y con fondo blanco en formato JPG.				
6. Copia de la licencia extranjera válida y vigente emitida por la AAC extranjera de un Estado parte al Acuerdo de convalidación automática.				
7. Confirmar que la AAC ha recibido la comunicación del Coordinador General del SRVSOP, indicando que el Estado emisor de la licencia extranjera parte del Acuerdo, registra una visita de estandarización inicial o una visita de vigilancia periódica vigente, de un equipo multinacional de inspectores del SRVSOP.				[Anotar la vigencia de la visita de estandarización]
8. Licencia extranjera emitida a partir de la fecha en la cual el Estado parte del Acuerdo, acredita un informe de auditoría favorable como resultado de una visita de estandarización inicial.				
9. Copia del certificado médico extranjero vigente emitido por la AAC extranjera, conforme a la clase y vigencia establecida en el LAR 67, cuando sea aplicable.				
10. Copia del certificado que acredite haber realizado la instrucción en un centro de instrucción o de entrenamiento de aeronáutica civil, que haya sido certificado conforme a los LAR 141, 142 y/o 147 o requisitos comunes a estas normativas, según corresponda, en formato PDF. En el caso de				

Requisitos reglamentarios (Secciones 61.030, 63.105 y 65.110 de los LAR PEL) y administrativos a verificar	S	I	N/A	Comentarios
habilitaciones de tipo, acreditar la instrucción realizada en un centro de entrenamiento LAR 142 certificado o aprobado por la AAC				
11. Copia de documentos que evidencien la experiencia reciente a la licencia y habilitación que requiere convalidar automáticamente, señalada en el LAR correspondiente (Bitácora de vuelo u otro medio aceptable por la AAC).				
12. Evidencia de la vigencia de la habilitación o habilitaciones a ejercer.				
13. De ser la convalidación automática de licencia solicitada para una operación de transporte aéreo comercial deberá adjuntar una carta del explotador de servicios aéreos en el que se especifique la función que pretende ejercer con la convalidación automática y el plazo correspondiente.				
14. Firmar una declaración jurada en la que indique que tiene pleno conocimiento que para el ejercicio de las atribuciones de la licencia nacional para operaciones de transporte aéreo comercial o para trabajo remunerado en el país, es responsable de cumplir previamente con los requisitos laborales y migratorios respectivos, que deben ser tramitados con otros organismos del Estado.				
15. Verificar que el nivel de competencia lingüística en el idioma inglés, Nivel 4 Operacional mínimo, figure en la licencia extranjera o de lo contrario, la restricción correspondiente (cuando sea aplicable). De no contar con esta certificación en la licencia, se someterá a la evaluación de competencia lingüística conforme a los procedimientos establecidos por la AAC.				
16. Realizar la consulta a la AAC extranjera sobre validez de la licencia y habilitaciones del titular, limitaciones, suspensiones o revocaciones, así como si cumple la licencia los requisitos estipulados en el Anexo 1.				
17. Contar con la respuesta y conformidad de la consulta realizada a la AAC extranjera.				
18. Si la licencia requiere contar con horas de experiencia aeronáutica, se deberá contar con el informe favorable del especialista de licencias en horas de vuelo.				
19. De no ser conforme algún requisito, envío de correo electrónico al solicitante, indicando los motivos de la observación para ser subsanada en el plazo máximo de 48 horas.				
20. Vencido este plazo y de no obtener respuesta del solicitante, queda desestimada la solicitud y tendrá que efectuar el postulante un nuevo trámite.				
Aprobación y expedición de la convalidación automática				
21. Si es conforme, el expediente digital se deriva al jefe de la Oficina PEL para aprobación de trámite, en base al cumplimiento del proceso.				

Requisitos reglamentarios (Secciones 61.030, 63.105 y 65.110 de los LAR PEL) y administrativos a verificar	S	I	N/A	Comentarios
22. Evaluación y aprobación del jefe de la Oficina PEL a través del SIPEL.				
23. Emisión de licencia en el SIPEL conforme al modelo DM-004-MGEL que figura en el Apéndice 5-10.				
24. Firma digital de la convalidación automática por el jefe de la Oficina PEL.				
25. Postulante recoge la tarjeta de la convalidación automática o descarga la convalidación electrónica del SIPEL.				
26. Cierre del expediente en el SIPEL.				
27. Ingreso de datos de la convalidación automática en el registro en línea de convalidaciones automáticas del SRVSOP, el día de su otorgamiento.				


Nombre y apellidos del especialista de licencias	Firma	Fecha

Nota.- Esta lista de verificación puede generarse del mismo SIPEL al momento de ir calificando la conformidad a cada requisito listado en base a la evidencia presentada por el postulante o de no tener los trámites en línea, puede realizarse con la lista física, la cual una vez completada formará parte del expediente.

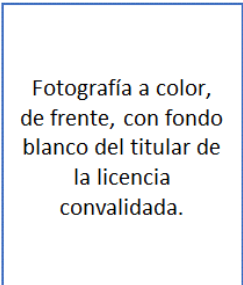
PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

**Modelo de convalidación automática de licencias
DM-004-MGPEL**

a) Anverso de convalidación automática

	I. NOMBRE DEL ESTADO
	VIII. Nombre de la Autoridad de Aviación Civil
CONVALIDACIÓN AUTOMÁTICA DE LICENCIA ACUERDO REGISTRADO EN LA OACI CON N° XXX	
IV. Nombre y apellidos del titular	
II. Título de la licencia convalidada y número	
XII. Habilitaciones autorizadas a ejercer	
XIII. Observaciones, restricciones y atribuciones	
X. Fecha de convalidación	Firma
	Funcionario que otorga convalidación
<p>Esta convalidación automática está condicionada a la validez de la licencia extranjera y al cumplimiento del Acuerdo suscrito entre los Estados de Bolivia, Ecuador, Perú, Paraguay, Uruguay y Venezuela.</p>	

b) Reverso de convalidación automática

CONVALIDACIÓN AUTOMÁTICA DE LICENCIA	
LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL - AVIÓN N° XXX	
Expedida por:	
NOMBRE DE LA AUTORIDAD DE AVIACIÓN CIVIL EXTRANJERA	
	IV. Nombre y apellidos del titular
	VI. Nacionalidad:
	IVa. Fecha de nacimiento: DD/MM/AAAA
	V. Dirección del titular:
DNI N°	VII. Firma del titular
<p>Esta convalidación automática se otorga conforme al Acuerdo registrado con la OACI, bajo el número de registro XXXX, con las especificaciones señaladas al anverso.</p>	

PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

UNIDAD DE LICENCIAS AL PERSONAL		
Código P-005-MGPEL	Revisión: Original	Fecha: 17/02/2025
PROCEDIMIENTO PARA EL OTROGAMIENTO DE LICECIAS Y/O HABILITACIONES AL PERSONAL DE LAS FUERZAS ARMADAS O POLICIALES		

1. Objetivo

El objetivo de este procedimiento es establecer las actividades para la Emisión de Licencias y/o Habilitaciones al Personal de las Fuerzas Armadas o Policiales en servicio activo o retiro, en cumplimiento a lo establecido en la Reglamentación Aeronáutica Boliviana para garantizar los estándares establecidos de seguridad operacional referente a al personal aeronáutico poseedor de Licencias emitidas bajo la RAB 61, 63 y 65.

2. Alcance

Aplica a las solicitudes de otorgamiento de licencia o habilitación de personal aeronáutico de pilotos, navegantes de vuelo, mecánico de a bordo, tripulante de cabina de pasajeros, controlador de tránsito aéreo, mecánicos de mantenimiento, despachador de vuelo y operador de estación aeronáutica.

3. Responsabilidades

La responsabilidad de este procedimiento se designa:

- El Jefe del Licencias al Personal es el Responsable (Dueño) del Proceso y responsable del cumplimiento y difusión de este procedimiento.
- El Director de Seguridad Operacional es el responsable de la revisión del presente procedimiento.
- El Director Ejecutivo es el responsable de la aprobación (según D.S. 28478) del presente procedimiento.
- Todo el personal de la Unidad de Licencias al Personal Aeronáutico (PEL) es responsable de la aplicación del presente procedimiento
- Los Inspectores involucrados son responsables de la aplicación del presente procedimiento donde se especifique su participación.

4. Referencias reglamentarias

- Ley 2902 aeronáutica Civil del Estado Plurinacional de Bolivia
- Decreto Supremo N° 28478 Marco Institucional dela DGAC
- RAB 61 Licencias para Pilotos y sus Habilitaciones
- RAB 63 Licencias para miembros de la Tripulación Excepto Pilotos.
- RAB 65 Licencias Personal Aeronáutico excepto Miembros de la Tripulación de Vuelo
- RAB 67 Normas para el Otorgamiento del Certificado Médico Aeronáutico OACI
- Anexo 1 al Convenio de Aviación Civil Internacional "Licencias al Personal"
- Doc. 9379 "Manual de procedimientos para el establecimiento y Gestión de un sistema Estatal de licencias al personal"
- Doc. 9734 "manual de vigilancia de la seguridad operacional , parte A Capitulo 3

4.1 Definiciones

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.

Aeronave certificada para volar con un solo piloto. Tipo de aeronave que el Estado de matrícula ha determinado, durante el proceso de certificación, que puede volar en condiciones de seguridad con una tripulación mínima de un piloto.

Aeronave que debe ser operada con un copiloto. Tipo de aeronave que requiere operarse con un copiloto según se especifica en el certificado de tipo o en el certificado de explotador de servicios aéreos.

Aeronave pilotada a distancia (RPA). Aeronave no tripulada que es pilotada desde una estación de pilotaje a distancia.

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

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.

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

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

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

Copiloto. Piloto titular de licencia, que presta servicios de pilotaje sin estar al mando de la aeronave, a excepción del piloto que vaya a bordo de la aeronave con el único fin de recibir instrucción de vuelo.

Copiloto a distancia. Piloto a distancia titular de licencia, que presta servicios de pilotaje que no sea los de piloto al mando a distancia, pero excluyendo al piloto a distancia que está en la RPS con el único fin de recibir instrucción de vuelo en la RPS.

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.

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

- (a) Simulador de vuelo, que proporciona una representación exacta del puesto de pilotaje de un tipo particular de aeronave, o una representación exacta del RPAS hasta el punto de que simula positivamente las funciones de los mandos de las instalaciones y sistemas mecánicos, eléctricos, electrónicos, etc., de a bordo, el entorno normal de los miembros de la tripulación de vuelo, y la performance y las características de vuelo de ese tipo de aeronave.
- (b) Entrenador para procedimientos de vuelo, que produce con toda fidelidad un entorno del puesto de pilotaje o un entorno de RPAS, y que simula las indicaciones de los instrumentos, las funciones simples de los mandos de las instalaciones y sistemas mecánicos, eléctricos, electrónicos, etc., de a bordo, y la performance y las características de vuelo de las aeronaves de una clase determinada.
- (c) Entrenador básico de vuelo por instrumentos, que está equipado con los instrumentos apropiados, y que simula el entorno del puesto de pilotaje de una aeronave en vuelo, o el entorno de RPAS en condiciones de vuelo por instrumento.

Examinador de vuelo. Persona designada y autorizada como examinador de vuelo por la Dirección General de Aeronáutica de Civil (AAC), adecuadamente calificada por su integridad, para realizar, en nombre de la DGAC, las pruebas de pericia y las verificaciones de competencia.

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.

Helicóptero. Aerodino más pesado que el aire, que se mantiene en vuelo principalmente en virtud de la reacción del aire sobre uno o más rotores propulsados por motor, que giran alrededor de ejes verticales o casi verticales.

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.

Piloto a distancia. Persona designada por el explotador para desempeñar funciones esenciales para la operación de una aeronave pilotada a distancia y para operar los mandos de vuelo, según corresponda, durante el tiempo de vuelo.

Piloto al mando. Piloto designado por el explotador, o por el propietario en el caso de la aviación general, para estar al mando y encargarse de la realización segura de un vuelo.

Piloto al mando a distancia. Piloto a distancia designado por el explotador para estar al mando y encargarse de la realización segura de un vuelo.

Piloto al mando bajo supervisión. Copiloto que desempeña, bajo la supervisión del piloto al mando, las responsabilidades, y funciones del piloto al mando, conforme al método de supervisión aceptable para la DGAC.

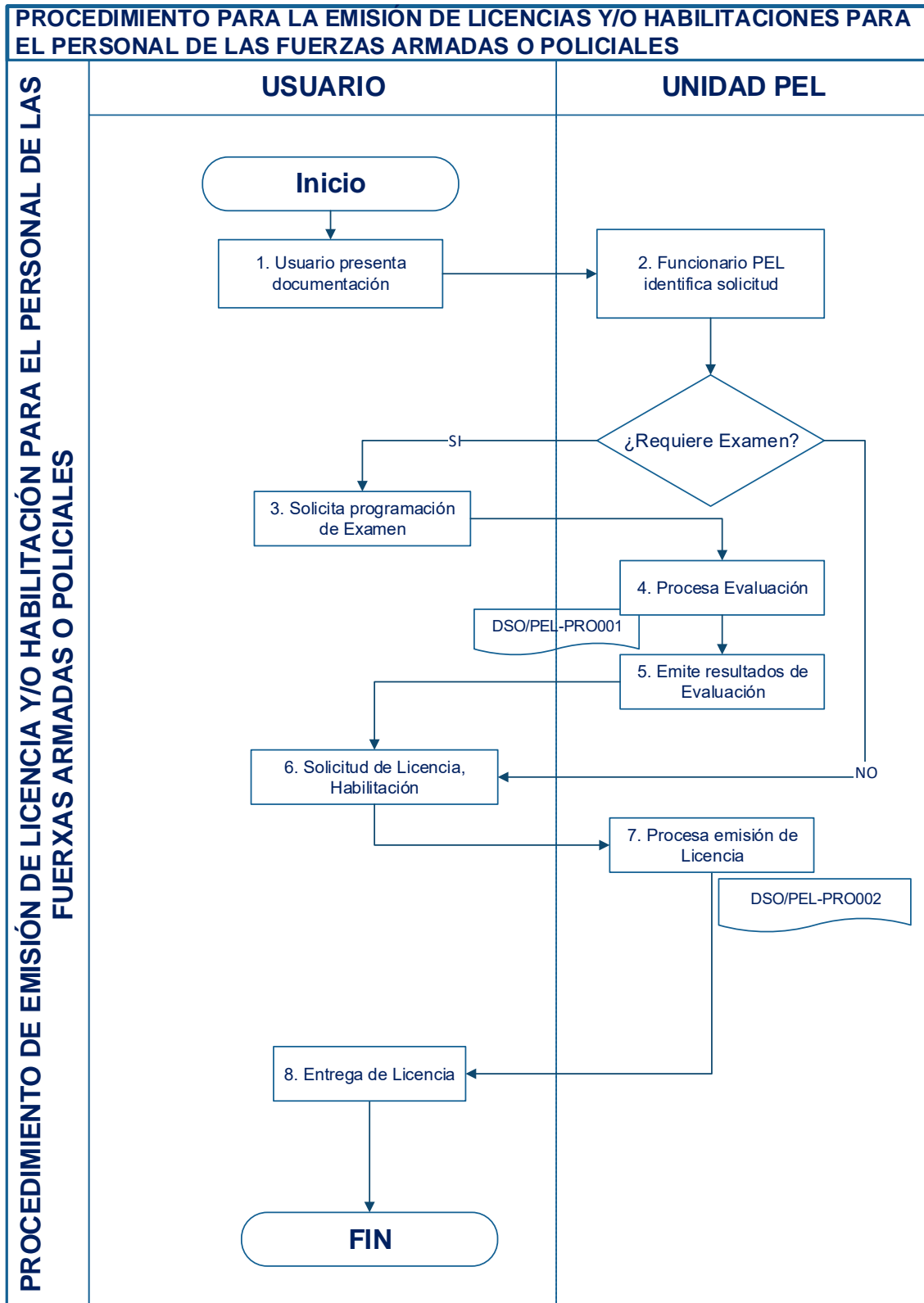
Planeador. Aerodino no propulsado por motor, más pesado que el aire, que principalmente deriva su sustentación en vuelo de reacciones aerodinámicas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo.

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

4.2 Acrónimos

AAC	Autoridad de Aviación Civil.
AME	Médico examinador aeronáutico.
CIAC	Centro de instrucción de aeronáutica civil.
CEAC	Centro de entrenamiento de aeronáutica civil.
CMAE	Centro médico aeronáutico examinador.
RAB	Reglamentos Aeronáuticos Boliviano
MGPEL	Manual de gestión y procedimiento de la Oficina PEL
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional.
OJT	Instrucción práctica en el puesto de trabajo.
PEL	Licencias al personal.
PSE	Proveedores de servicios de evaluación.
SARP	Normas y métodos recomendados.
SRVSOP	Sistema Regional de Cooperación para la vigilancia de la seguridad operacional.
USOAP	Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional.
APA	Alumno Piloto Avión
APH	Alumno Piloto Helicóptero
PPA	Piloto Privado Avión
PPH	Piloto Privado Helicóptero
PCA	Piloto Comercial Avión
PCH	Piloto Comercial Helicóptero
TLA	Piloto Transporte Línea Aérea Avión
TLA H	Piloto Transporte Línea Aérea Helicóptero
IFR	Vuelo por Instrumento
MONT-T	Monomotores Terrestres
MULT-T	Multimotores terrestres
INST VLO	Instructor de Vuelo

5. Diagrama de flujo



6. Descripción del procedimiento

ACTIVIDAD	DESCRIPCIÓN	DOCUMENTACIÓN GENERADA
1. Usuario presenta documentación	El Usuario solicitante ingresa a la página Web www.dgac.gob.bo e ingresa al Link de Licencias al personal para obtener información sobre los requisitos y procedimientos para la emisión de una licencia. Completado los requisitos lo presentará en la Oficina de Licencias correspondiente.	
2. Funcionario PEL identifica solicitud	El Funcionario PEL revisa la documentación presentada y determina si la solicitud requiere de un Examen. Si el Usuario solicitante no requiere de un examen, ir a paso 6.	
3. Usuario solicita se programa Examen	El Usuario solicita la programación de evaluación teórica y/o oral/practica	DSO/PEL-REG-001
4. Funcionario PEL procesa evaluaciones	El Funcionario PEL valida la documentación presentada por el Usuario solicitante según dispone el procedimiento DSO/PEL-PRO-001	DSO/PEL-PRO-001
5. Funcionario PEL autoriza emisión de licencia	Concluida la gestión y aplicación del DSO/PEL-PRO-001 el Funcionario PEL emite la autorización de emisión de licencia y/o habilitación y entrega mediante correo electrónico al Usuario solicitante.	DSO/PEL-REG-002 Correo electrónico
6. Usuario solicita la emisión de licencia o habilitación	El Usuario solicita la emisión de una licencia y/o habilitación mediante el formulario DSO/PEL-REG-003	DSO/PEL-REG-003
7. Funcionario PEL procesa la emisión de licencia	El Funcionario PEL valida la documentación presentada por el Usuario solicitante según dispone el procedimiento DSO/PEL-PRO-002	DSO/PEL-PRO-002
8. Funcionario PEL entrega licencia	El Funcionario PEL entregara la licencia o enviara a la ciudad donde se originó la solicitud.	

7. Reemplazos

Con el objeto de promover el correcto cumplimiento del procedimiento y el llenado de los registros, se han establecido las siguientes directrices de reemplazos:

- En ausencia del Funcionario PEL el Jefe de Unidad PEL debe designar un Interino
- En ausencia del Jefe PEL, el Director de Seguridad Operacional debe designar un Interino.

El personal que asume un cargo o asume un interinato, debe contar con las competencias establecidas para el cargo que asume.

8. Anexos

- DSO/PEL-REG-001 Programación de examen
- DSO/PEL-REG-002 Autorización de emisión de licencia
- DSO/PEL-REG-003-4 Solicitud de emisión de licencia

UNIDAD DE LICENCIAS AL PERSONAL		
Código P-006-MGPEL	Revisión: Original	Fecha: 17/02/2025
PROCEDIMIENTO PARA EL RESTABLECIMIENTO DE LAS ATRIBUCIONES DE LICENCIAS		

1. Objetivo

El objetivo de este procedimiento es establecer las actividades para el Restablecimiento de atribuciones de Licencias y/o Habilitaciones, en cumplimiento a lo establecido en la Reglamentación Aeronáutica Boliviana para garantizar los estándares establecidos de seguridad operacional referente al personal aeronáutico poseedor de Licencias emitidas bajo la RAB 61, 63 y 65.

2. Alcance

Este procedimiento se aplica a todas las solicitudes de Restablecimiento de licencias correspondientes a la RAB 61, 63 y 65 recibidas en Oficina Central, Regionales y Sub Regionales.

3. Responsabilidades

La responsabilidad de este procedimiento se designa:

- El Jefe del Licencias al Personal es el Responsable (Dueño) del Proceso y responsable del cumplimiento y difusión de este procedimiento.
- El Director de Seguridad Operacional es el responsable de la revisión del presente procedimiento.
- El Director Ejecutivo es el responsable de la aprobación (según D.S. 28478) del presente procedimiento.
- Todo el personal de la Unidad de Licencias al Personal Aeronáutico (PEL) es responsable de la aplicación del presente procedimiento
- Los Inspectores involucrados son responsables de la aplicación del presente procedimiento donde se especifique su participación.

4. Referencias reglamentarias

- Ley 2902 aeronáutica Civil del Estado Plurinacional de Bolivia
- Decreto Supremo N° 28478 Marco Institucional de la DGAC
- RAB 61 Licencias para Pilotos y sus Habilitaciones
- RAB 63 Licencias para miembros de la Tripulación Excepto Pilotos.
- RAB 65 Licencias Personal Aeronáutico excepto Miembros de la Tripulación de Vuelo
- RAB 67 Normas para el Otorgamiento del Certificado Médico Aeronáutico OACI
- Anexo 1 al Convenio de Aviación Civil Internacional "Licencias al Personal"
- Doc. 9379 "Manual de procedimientos para el establecimiento y Gestión de un sistema Estatal de licencias al personal"
- Doc. 9734 "manual de vigilancia de la seguridad operacional , parte A Capitulo 3

5. Procedimiento

4.1 Definiciones

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.

Aeronave certificada para volar con un solo piloto. Tipo de aeronave que el Estado de matrícula ha determinado, durante el proceso de certificación, que puede volar en condiciones de seguridad con una tripulación mínima de un piloto.

Aeronave que debe ser operada con un copiloto. Tipo de aeronave que requiere operarse con un copiloto según se especifica en el certificado de tipo o en el certificado de explotador de servicios aéreos.

Aeronave pilotada a distancia (RPA). Aeronave no tripulada que es pilotada desde una estación de pilotaje a distancia.

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

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.

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

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

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

Copiloto. Piloto titular de licencia, que presta servicios de pilotaje sin estar al mando de la aeronave, a excepción del piloto que vaya a bordo de la aeronave con el único fin de recibir instrucción de vuelo.

Copiloto a distancia. Piloto a distancia titular de licencia, que presta servicios de pilotaje que no sea los de piloto al mando a distancia, pero excluyendo al piloto a distancia que está en la RPS con el único fin de recibir instrucción de vuelo en la RPS.

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.

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

(a) Simulador de vuelo, que proporciona una representación exacta del puesto de pilotaje de un tipo particular de aeronave, o una representación exacta del RPAS hasta el punto de que simula positivamente las funciones de los mandos de las instalaciones y sistemas mecánicos, eléctricos, electrónicos, etc., de a bordo, el entorno normal de los miembros de la tripulación de vuelo, y la performance y las características de vuelo de ese tipo de aeronave.

(b) Entrenador para procedimientos de vuelo, que produce con toda fidelidad un entorno del puesto de pilotaje o un entorno de RPAS, y que simula las indicaciones de los instrumentos, las funciones simples de los mandos de las instalaciones y sistemas mecánicos, eléctricos, electrónicos, etc., de a bordo, y la performance y las características de vuelo de las aeronaves de una clase determinada.

(c) Entrenador básico de vuelo por instrumentos, que está equipado con los instrumentos apropiados, y que simula el entorno del puesto de pilotaje de una aeronave en vuelo, o el entorno de RPAS en condiciones de vuelo por instrumento.

Examinador de vuelo. Persona designada y autorizada como examinador de vuelo por la Dirección General de Aeronáutica de Civil (AAC), adecuadamente calificada por su integridad, para realizar, en nombre de la DGAC, las pruebas de pericia y las verificaciones de competencia.

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.

Helicóptero. Aerodino más pesado que el aire, que se mantiene en vuelo principalmente en virtud de la reacción del aire sobre uno o más rotores propulsados por motor, que giran alrededor de ejes verticales o casi verticales.

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.

Piloto a distancia. Persona designada por el explotador para desempeñar funciones esenciales para la operación de una aeronave pilotada a distancia y para operar los mandos de vuelo, según corresponda, durante el tiempo de vuelo.

Piloto al mando. Piloto designado por el explotador, o por el propietario en el caso de la aviación general, para estar al mando y encargarse de la realización segura de un vuelo.

Piloto al mando a distancia. Piloto a distancia designado por el explotador para estar al mando y encargarse de la realización segura de un vuelo.

Piloto al mando bajo supervisión. Copiloto que desempeña, bajo la supervisión del piloto al mando, las responsabilidades, y funciones del piloto al mando, conforme al método de supervisión aceptable para la DGAC.

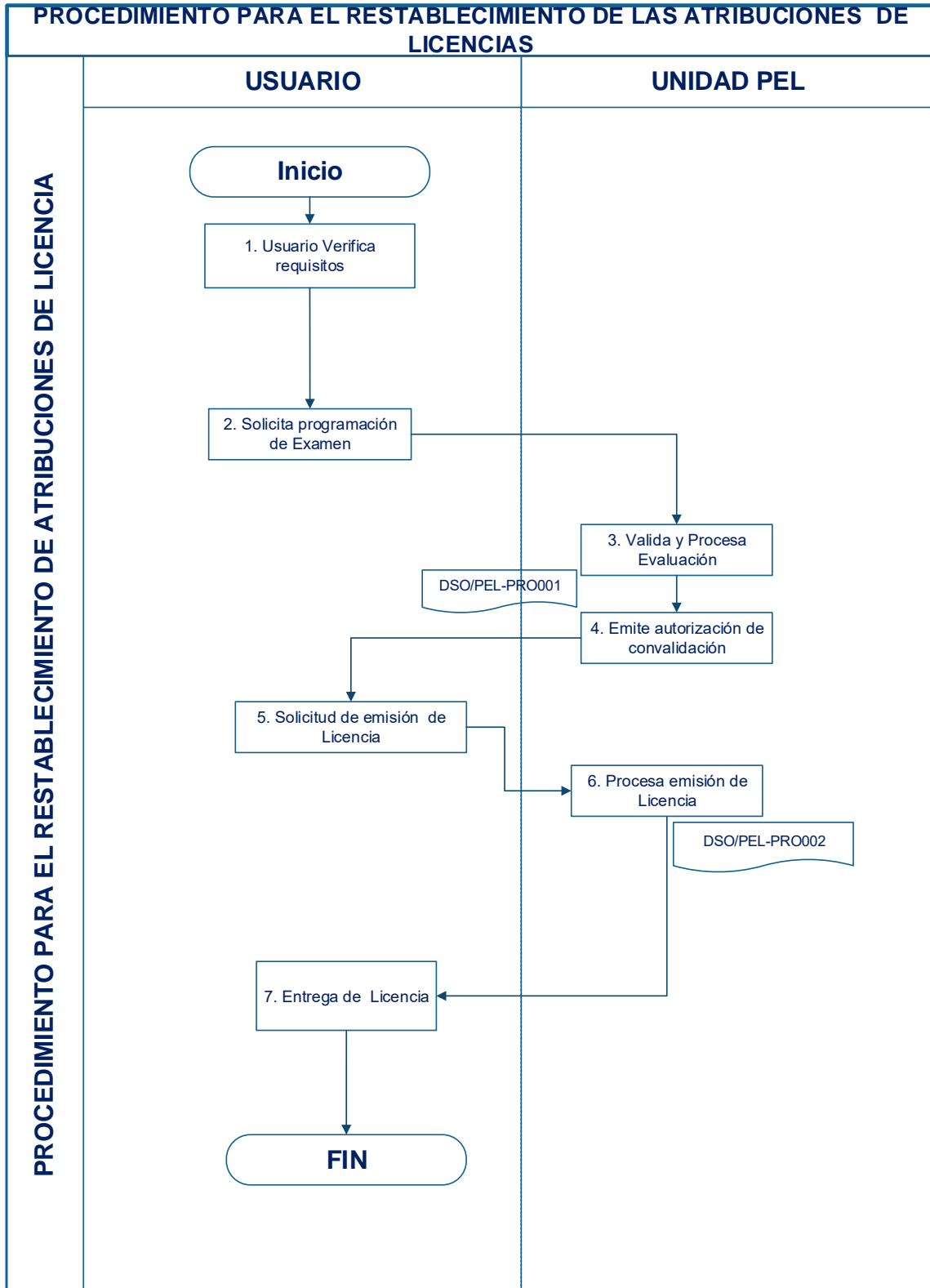
Planeador. Aerodino no propulsado por motor, más pesado que el aire, que principalmente deriva su sustentación en vuelo de reacciones aerodinámicas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo.

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

4.2 Acrónimos

AAC	Autoridad de Aviación Civil.
AME	Médico examinador aeronáutico.
CIAC	Centro de instrucción de aeronáutica civil.
CEAC	Centro de entrenamiento de aeronáutica civil.
CMAE	Centro médico aeronáutico examinador.
RAB	Reglamentos Aeronáuticos Boliviano
MGPEL	Manual de gestión y procedimiento de la Oficina PEL
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional.
OJT	Instrucción práctica en el puesto de trabajo.
PEL	Licencias al personal.
PSE	Proveedores de servicios de evaluación.
SARP	Normas y métodos recomendados.
SRVSOP	Sistema Regional de Cooperación para la vigilancia de la seguridad operacional.
USOAP	Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional.
APA	Alumno Piloto Aviación
APH	Alumno Piloto Helicóptero
PPA	Piloto Privado Aviación
PPH	Piloto Privado Helicóptero
PCA	Piloto Comercial Aviación
PCH	Piloto Comercial Helicóptero
TLA	Piloto Transporte Línea Aérea Aviación
TLA H	Piloto Transporte Línea Aérea Helicóptero
IFR	Vuelo por Instrumento
MONT-T	Monomotores Terrestres
MULT-T	Multimotores terrestres
INST VLO	Instructor de Vuelo

6. Diagrama de flujo



7. Descripción del procedimiento

ACTIVIDAD	DESCRIPCIÓN	DOCUMENTACIÓN GENERADA
1. Usuario verifica requisitos para convalidar una licencia	El Usuario solicitante ingresa a la página Web www.dgac.gob.bo e ingresa al Link de Licencias al personal para obtener información sobre los requisitos y procedimientos para el restablecimiento de licencia.	
2. Usuario programa exámenes	El Usuario solicita la programación de los exámenes mediante el formulario DSO/PEL-REG-001 adjuntando los requisitos correspondientes	
3. Funcionario PEL procesa exámenes	El Funcionario PEL valida y procesa la solicitud de exámenes para el restablecimiento de licencia presentada por el Usuario según dispone el procedimiento DSO/PEL-PRO-001	DSO/PEL-PRO-001
4. Emite autorización de emisión de licencia	El Funcionario PEL, concluido el proceso de exámenes DSO/PEL-PRO-001 verifica el resultado, si fuese satisfactorio emite la autorización de emisión de licencia y/o habilitación y entrega mediante correo electrónico al Usuario solicitante.	DSO/PEL-REG-002 Correo electrónico
5. Usuario solicita la emisión de licencia	El Usuario solicita la emisión de licencia mediante el formulario DSO/PEL-REG-003	DSO/PEL-REG-003
6. Funcionario PEL procesa la emisión de licencia	El Funcionario PEL valida la documentación presentada por el Usuario solicitante según dispone el procedimiento DSO/PEL-PRO-002	DSO/PEL-PRO-002
7. Funcionario PEL entrega licencia	El Funcionario PEL entregara la licencia o envía a la ciudad donde se originó la solicitud.	

8. Reemplazos

Con el objeto de promover el correcto cumplimiento del procedimiento y el llenado de los registros, se han establecido las siguientes directrices de reemplazos:

- En ausencia del Funcionario PEL el Jefe de Unidad PEL debe designar un Interino
- En ausencia del Jefe PEL, el Director de Seguridad Operacional debe designar un Interino.

El personal que asume un cargo o asume un interinato, debe contar con las competencias establecidas para el cargo que asume.

9. Anexos

- DSO/PEL-REG-001 Programación de examen
- DSO/PEL-REG-002 Autorización de emisión de licencia
- DSO/PEL-REG-003-5 Solicitud de convalidación de licencia

DIRECCIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL		
UNIDAD DE LICENCIAS AL PERSONAL		
Código PG-01-MGPEL	Revisión: Original	Fecha: 17/02/2025
Programa de vigilancia de la Unidad de Licencias al Personal		

1. **Objetivo**

Proporcionar orientación y guía al personal responsable de la planificación y ejecución de la vigilancia de centros de instrucción y entrenamiento de aeronáutica civil de Aviación Civil – (CIAC/CEAC), personal aeronáutico, médicos aeronáuticos examinadores (AME/CMAE), centros de evaluación de competencia lingüística y examinadores de pericia.

2. **Alcance**

Este programa está dirigido principalmente al personal que está directamente involucrado con la organización, planificación y administración de la vigilancia de actividades de la Unidad de Licencias al Personal.

3. **Introducción**

Uno de los deberes más significativos de la Unidad de Licencias al Personal es efectuar la vigilancia a todas los centros de instrucción y entrenamiento de aeronáutica civil de Aviación Civil – (CIAC/CEAC), personal aeronáutico, médicos aeronáuticos examinadores (AME/CMAE), centros de evaluación de competencia lingüística y examinadores designados.

El programa de vigilancia proporciona a la Unidad PEL el método para la evaluar el cumplimiento de la Reglamentación Aeronáutica Boliviana (RAB) y de las prácticas de operación seguras. Este programa está conformado por:

- Documentos relacionados que contienen políticas y procedimientos para la ejecución de los planes de vigilancia, que están inmersos en el manuales guía para los inspectores;
- Reuniones para el análisis de los datos de vigilancia;
- Reuniones para el desarrollo de los planes de vigilancia;
- planes de vigilancia anuales;
- ejecución de los planes de vigilancia;
- documentación que sustente una ejecución apropiada; y
- cualquier otra actividad o documento relacionado con la vigilancia.

La información generada del programa de vigilancia permite que la DGAC actúe basándose en las deficiencias que afectan o que pueden tener un efecto potencial en la seguridad operacional.

Las inspecciones por ser actividades de trabajo específicas, tienen las siguientes características:

- a) Un título (tipo de inspección) de la actividad de trabajo específica;
- b) un inicio determinado y un final determinado;
- c) procedimientos definidos;
- d) objetivos específicos;
- e) carta de requerimiento de acciones correctivas a la organización;

- f) informe de los resultados o hallazgos (ya sean positivos, negativos o ambos).

4. **Objetivo de los planes de vigilancia - PV**

El objetivo principal de la vigilancia es proporcionar a la DGAC, a través de la conducción de una variedad de inspecciones, de una evaluación precisa, real y comprensiva del estado de la seguridad de las organizaciones, es decir, el perfil de riesgo de cada organización.

Los Inspectores de la DGAC, son los encargados de lograr el objetivo del PV, a través de la conducción de las inspecciones planificadas.

Para lograr el objetivo del PV, se debe:

- a) Establecer el cumplimiento reglamentario y las prácticas de operación seguras aplicadas por cada organización;
- b) detectar cambios a medida que estos suceden en el entorno operacional;
- c) detectar la necesidad de cambios reglamentarios, administrativos y operacionales;
- d) medir la efectividad de las acciones correctivas previas.
- e) realizar reuniones entre áreas del DSO para llevar adelante un plan de vigilancia coordinado, especialmente cuando el perfil de riesgo de cierta organización es alto.

5. **Planificación y ejecución de los planes de vigilancia**

Existen cuatro fases involucradas en la planificación y ejecución de cualquier tipo de plan de vigilancia. Estas fases son:

- a) **Fase uno.-** Desarrollo de un plan de vigilancia determinando los tipos de inspecciones necesarias y la frecuencia de estas inspecciones.
- b) **Fase dos.-** Cumplimiento del plan de vigilancia mediante la conducción de las inspecciones.
- c) **Fase tres.-** Análisis de los datos de vigilancia obtenidos de los informes de inspección y de la información relacionada de otras fuentes.
- d) **Fase cuatro.-** Determinar el curso apropiado de acción, basado en medidas preventivas y/o correctivas.

5.1 **Fase uno: Desarrollo de un plan de vigilancia.-**

- a) El desarrollo de un plan de vigilancia requiere de una planificación en los siguientes niveles: DSO, Jefes de Unidades, Inspectores principales/designados, y cualquier otro empleado requerido para la planificación (por ejemplo, AIG, Comité de Faltas y Sanciones, etc.);
- b) un plan de vigilancia puede estar basado en la necesidad de realizar una vigilancia rutinaria, de proceso continuo, o la necesidad de llevar a cabo una vigilancia con especial énfasis en ciertas áreas, como resultado de ciertos eventos tales como: accidentes, incidentes relacionados, infracciones relacionadas, u otros aspectos que puedan afectar a la seguridad de las operaciones;
- c) cuando se elabora un plan de vigilancia, el DSO, Jefes de Unidades, Inspectores principales, deben determinar los objetivos del plan, evaluar las fuentes disponibles y determinar los tipos específicos y números de inspecciones a ser realizadas en cumplimiento del plan;
- d) los resultados de las evaluaciones previas deben ser utilizados como base para la elaboración de los planes de vigilancia. Esta información junto con otras informaciones relacionadas tales como informes de inspección anteriores, información de accidentes/incidentes, información de cumplimiento y de sanciones y denuncias registradas oficialmente, deben ser utilizadas para determinar los tipos y la frecuencia de las inspecciones a ser realizadas durante el programa de vigilancia;

- e) otros factores, los cuales deberían ser considerados para determinar el número y tipo de inspecciones son las áreas geográficas, y situaciones particulares que son de conocimiento de los inspectores principales.

5.2 Fase dos: Realización de las inspecciones del plan de vigilancia.-

- a) Durante la realización de las inspecciones del plan de vigilancia, es esencial que el informe de inspección sea preciso y cualitativo;
- b) Se debe enmarcar en los procedimientos y manuales de la Unidad PEL
- c) Este informe debe ser de alta calidad para el cumplimiento efectivo de la tercera y cuarta fase de un programa de vigilancia.
- d) Los datos recolectados deben almacenarse en la Base de Datos.

5.3 Fase tres: Análisis de los datos de vigilancia.-

Después de que los datos de inspección han sido recolectados, se debe llevar a cabo una evaluación de la información obtenida de la inspección y fuentes relacionadas, es posible realizar un análisis directo de los datos de vigilancia recolectados.

El propósito de esta evaluación, es identificar las áreas de atención tomando en cuenta los siguientes aspectos:

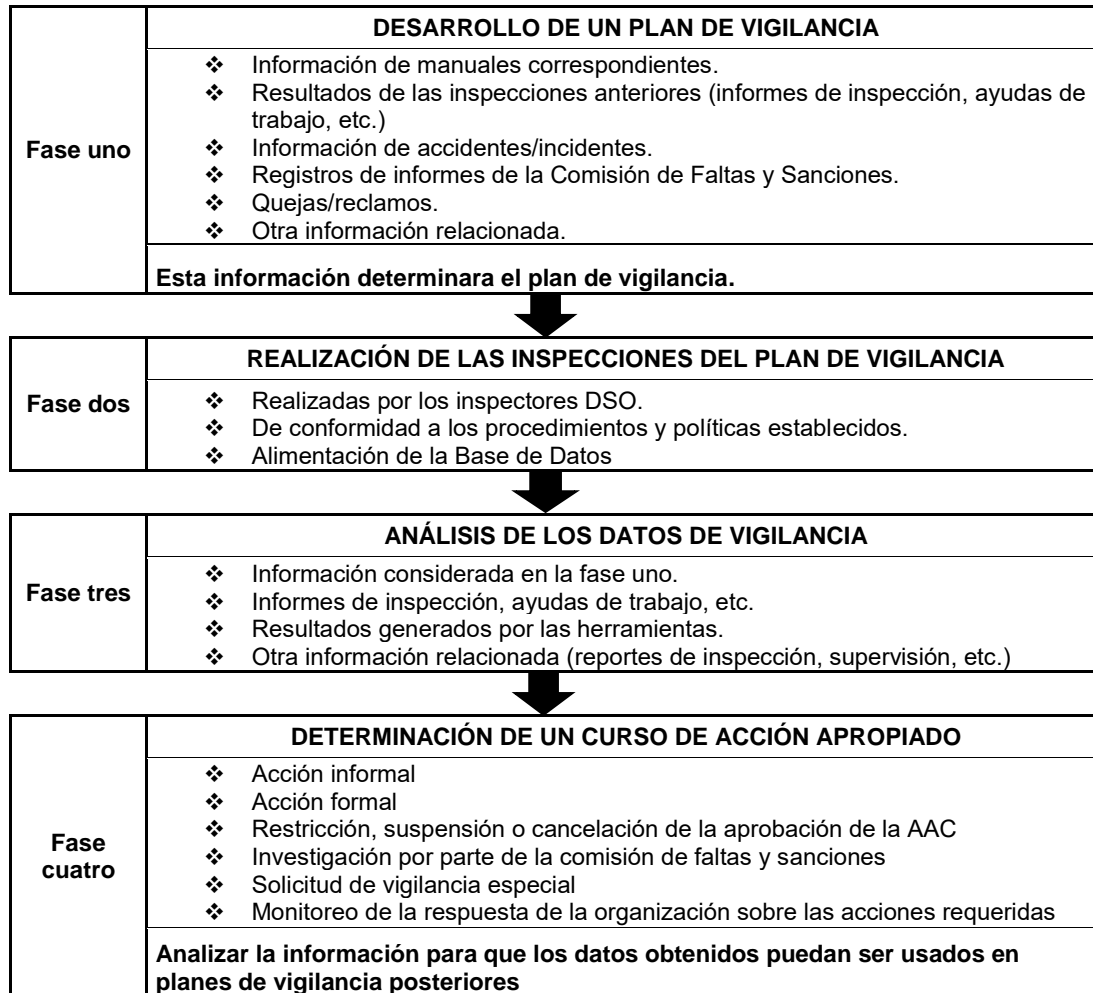
- 1) Incumplimiento a la reglamentación (RAB), o con las prácticas de operación segura;
- 2) Tendencias, tanto positivas como negativas;
- 3) La aplicación de métodos e instrumentos analíticos (Doc. OACI 9859, capítulo 9, punto 9.2); incluyendo el análisis de riesgo correspondiente para la otorgación de plazos para las no conformidades encontradas.
- 4) deficiencias o incidentes aislados; y
- 5) causas del incumplimiento, tendencias o deficiencias aisladas.
- 6) Determinación de frecuencia de las inspecciones

5.4 Fase cuatro: Determinación de un curso de acción apropiado.-

- a) Los inspectores deben usar buen criterio, además de la herramienta de decisión, cuando deciden el curso de acción más efectivo a ser tomado;
- b) el curso de acción apropiado depende de muchos factores. También existen muchas acciones, las cuales pueden ser consideradas, tales como: no tomar ninguna acción; discusión informal con la organización; una nota formal por escrito solicitando una acción correctiva; restricción, suspensión o cancelación de la certificación de la DGAC de un programa, manual o documento, u organización; e inicio de una investigación por parte de la comisión de faltas y sanciones;
- c) se deben considerar los resultados de la evaluación de los datos de vigilancia y la respuesta de la organización sobre el curso de las acciones tomadas;
- d) parte de la Fase cuatro de un plan de vigilancia sirve para que la DGAC determine, (como resultado de la información recolectada en la ejecución del plan), cuales llegarán a ser los requerimientos de inspección para planes de vigilancia subsecuentes;
- e) dependiendo de la situación, puede ser apropiado incrementar o disminuir la frecuencia de las inspecciones dentro de los planes de vigilancia posteriores;
- f) también puede ser apropiado cambiar el énfasis y los objetivos de los planes de vigilancia, modificando los tipos y el número de inspecciones a ser conducidas.

- g) Sobre la vigilancia basada en riesgos la herramienta se encuentra en el manual de metodología RBS.

5.5 La Figura 3-1 – Fases del programa de vigilancia ilustra las cuatro fases del programa de vigilancia:



6. Planificación de la vigilancia y responsabilidades de evaluación

6.1 Involucrados

Existen cinco elementos organizacionales, los cuales son los responsables de asegurar que los programas de vigilancia integrales sean desarrollados y mantenidos. Estos cinco elementos son los siguientes:

- a) La Máxima Autoridad Ejecutiva;
- b) Director de Seguridad Operacional
- c) Jefe de Unidad
- d) Inspectores principales Encargados de las organizaciones (POI, PMI);
- e) Otro personal debidamente calificado y habilitado.

6.1.1 Máxima Autoridad Ejecutiva – MAE

La MAE tiene la responsabilidad principal de establecer el programa nacional de vigilancia, los planes de vigilancia anuales por direcciones, y de aprobar las políticas, procedimientos y guías para uso de los Inspectores cuando ejecutan estos planes. La MAE es responsable de evaluar los datos de vigilancia en forma integral y desde un punto de vista nacional. Además, la MAE tiene la responsabilidad adicional de asegurar que todos los datos de inspecciones y otros tipos de datos de vigilancia estén disponibles a todo el personal involucrado.

6.1.2 Director de Seguridad Operacional – DSO

El DSO tiene la responsabilidad principal de desarrollar e implementar planes anuales de vigilancia en el área que le compete, en coordinación con los jefes de unidad e inspectores involucrados. Como consecuencia de la ejecución de los planes anuales, el DSO es también responsable de evaluar los datos de vigilancia dentro del área de la DSO, antes de ser puestos en conocimiento de nuestra MAE. Los datos a ser utilizados para la evaluación son aquellos mencionados en la fase tres de la figura 2-1. Por último, es responsable de mantener informado a la MAE sobre los detalles de planificación y ejecución del plan de vigilancia de su área, y problemas relacionados.

6.1.3 Jefe de Unidad

El jefe de unidad es responsable de asegurar que los inspectores principales, planifiquen y realicen actividades de vigilancia de forma efectiva. El jefe de unidad atiende todos los problemas que surgen durante la vigilancia en coordinación con los inspectores principales, para asegurar la calidad de las actividades de dicha vigilancia. En coordinación del DSO, el jefe de unidad desarrolla el plan de vigilancia anual, juntamente con los inspectores principales involucrados. También tienen como responsabilidad la de gestionar los recursos humanos competentes y disponibles para la ejecución del plan anual de vigilancia. En ese entendido, el jefe de unidad, en coordinación con el DSO quienes designan a inspectores principales para que se hagan cargo de la vigilancia de las organizaciones. Por último, los jefes de unidad también son los responsables de evaluar los datos de vigilancia de sus áreas de responsabilidad, durante reuniones de coordinación.

6.1.4 Inspectores principales

Los inspectores principales son los ejecutores principales del plan de vigilancia en la DGAC, ya que son los medios de enlace de todos los asuntos a tratarse entre la DGAC y las Organizaciones. Por este motivo, deben también tomar parte en la elaboración del plan anual de vigilancia.

Los inspectores principales deben asegurar que existen revisiones periódicas de todos los aspectos de las operaciones de la Organización. Ellos deben determinar específicamente el nivel de cumplimiento del explotador, mediante el establecimiento de programas efectivos de vigilancia y a través de la evaluación de los datos de vigilancia anteriores y de otra información relacionada. Los inspectores principales deben establecer un programa continuo para evaluar los datos de vigilancia a fin de identificar tendencias y deficiencias y para decidir y tomar los cursos de acción apropiados.

6.1.5 Inspectores

Cada inspector es responsable de llevar a cabo las inspecciones en correspondencia con la asignación anual (derivada del Plan de Vigilancia), y de acuerdo a manuales, guía y procedimientos establecidos. Una de las responsabilidades principales de cada inspector es informar los resultados de toda inspección de una manera clara, concisa y real. Los inspectores principales designados son responsables de revisar los informes de inspección (realizados por los inspectores), por claridad y precisión. También estos inspectores principales son los responsables de revisar cualquier acción correctiva que podría haber sido aceptada por el inspector en el sitio, y de determinar si las acciones de seguimiento fueron apropiadas. Los

informes de inspección (incluyendo listas de verificación, ayudas de trabajo, etc.), deben ser elaborados de acuerdo al formato preestablecido y único para todas las áreas.

6.1.6 Fechas

Para llevar a cabo una planificación exitosa del plan de vigilancia anual, la reunión de coordinación se efectuará durante el mes de diciembre de cada año, de acuerdo a un cronograma establecido por el DSO, en coordinación con los jefes de unidad. A la reunión debe asistir cada inspector principal que ha sido designado a una organización. En dicha reunión de coordinación se debe llevar a cabo primero, una evaluación de los datos de vigilancia recolectados durante la ejecución de planes de vigilancia anteriores, que va a servir de base para determinar, aparte del plan de vigilancia rutinario, que tipo de inspecciones se deben incrementar, reducir, o incluir, y el número de inspecciones de cada tipo que se deben realizar.

Por último, también se debe evaluar el rendimiento del inspector principal y de los involucrados. Es necesario dejar constancia por escrito (en forma de acta de reunión), de las conclusiones a las que se han llegado, para que esta información sirva en reuniones futuras.

7. Determinación de los requerimientos de inspección

Cuando se desarrolla un plan de vigilancia, los inspectores principales, en reunión de coordinación (junto con el DSO y jefe de unidad correspondientes), deben determinar el número y tipos de inspecciones que deben ser llevadas a cabo, como parte del plan de vigilancia subsiguiente. Para un plan de vigilancia rutinario, debe haber un número representativo de cada tipo de inspección.

Sin embargo, circunstancias o resultados del análisis de los datos de vigilancia pueden indicar que se debe poner énfasis a un área específica y por consiguiente más actividad de inspección de un tipo particular. Por el contrario, los datos de vigilancia pueden indicar que ciertos tipos de inspección no son efectivos o que pocas inspecciones pueden alcanzar efectivamente el objetivo impuesto.

Cuando se determine el número de inspecciones que deberían ser realizadas, el inspector principal debe considerar la complejidad y tamaño de la Organización. Un método, el cual puede ser utilizado para considerar la complejidad y tamaño es separar una operación en grupos homogéneos. Los ejemplos de grupos homogéneos incluyen CIAC Tipo 1, CIAC Tipo 2, CIAC Tipo 3, CIAC 147, CEAC 142, CECL. Cada uno de estos grupos puede ser considerado de manera separada cuando se determina el número y tipos de inspecciones que deberían ser conducidas.

El objetivo principal de un plan de vigilancia es que los inspectores puedan conducir inspecciones que sean cualitativas y que proporcionen resultados efectivos. La prioridad mayor debe ser dada a la calidad de las inspecciones en vez del número real de inspecciones conducidas. Las inspecciones que producen información cualitativa, la cual puede ser sistemáticamente evaluada y utilizada como base para tomar un curso de acción efectivo, son más importantes que el número de inspecciones conducidas. Los inspectores principales deben examinar y, cuando sea necesario, revisar sus planes de vigilancia rutinarios dos veces al año para ajustarlos para asegurar que sean efectivos y estén cumpliendo con los objetivos planificados.

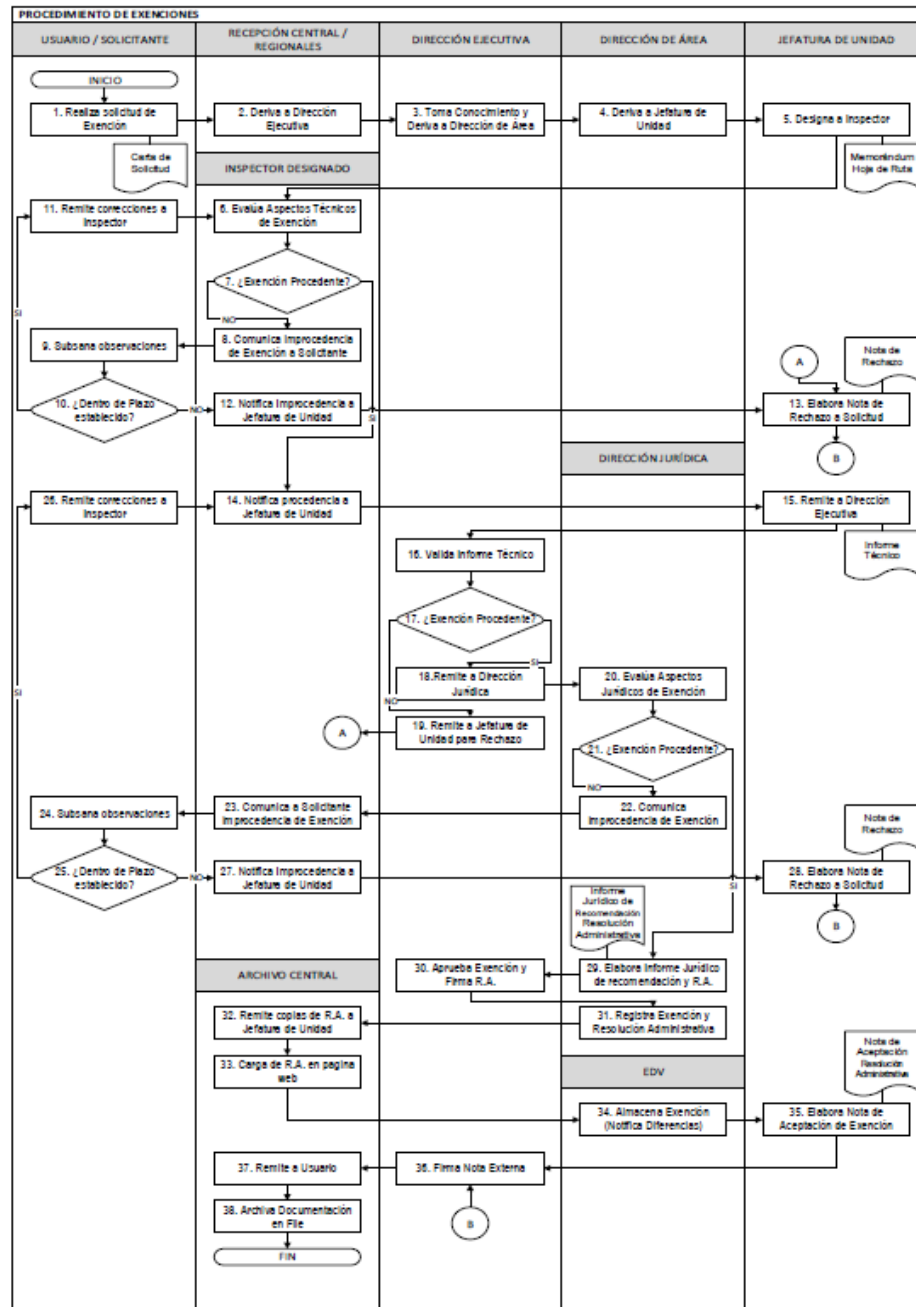
8. Evaluación de los resultados de una inspección

La evaluación de los resultados de un conjunto de inspecciones por parte del inspector principal es una fase importante de cualquier plan de vigilancia. El propósito principal de evaluar los datos

de vigilancia, es identificar tanto las tendencias negativas como positivas, así como también las deficiencias que no están asociadas con una tendencia aparente.

Los inspectores principales designados deben determinar el curso de acción apropiado a tomarse, basados en una evaluación de los resultados de las inspecciones realizadas. Esta evaluación de los resultados de las inspecciones, también es importante en términos de redefinir e implementar los objetivos posteriores de vigilancia y de las actividades de inspección.

Los inspectores principales designados deben adoptar métodos sistemáticos que permitan una evaluación precisa y efectiva de los resultados de la inspección. Adicionalmente, otra información relacionada de los incidentes, accidentes, acciones legales y otras fuentes pueden proporcionar información valiosa de la tendencia, la cual puede relacionarse a la seguridad del explotador y al estado de cumplimiento.



UNIDAD DE LICENCIAS AL PERSONAL

**MODELO DE CARTA DE ORIENTACIÓN
DM-001-MGPEL**

[Ciudad, fecha]

[Nombre completo del titular de licencia o del proveedor de servicios aéreos]

[Dirección del titular de licencia o proveedor de servicios aéreos]

Asunto: Resultados de inspección de fecha _____

De mi consideración:

Tengo a bien informarle, que el día [incluir día, mes y año], durante una inspección de vigilancia realizada a [indicar el detalle, se constató], se constató que [describir el hallazgo].

La sección [insertar sección] del RAB 61 especifica que [insertar texto del requisito].

Por tal motivo, solicito a usted disponer la pronta solución de esta situación y comunicar la acción adoptada a la DGAC.

En la seguridad de contar con su pronta atención, quedo de usted.

Atentamente,

Nombre y firma del inspector

cc: Expediente del titular de la licencia
Expediente del proveedor de servicios aéreos

PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

UNIDAD DE LICENCIAS AL PERSONAL

**MODELO DE CARTA DE SOLICITUD DE CORRECCIÓN
DM-002-MGPEL**

[Ciudad, fecha]

[Nombre completo del titular de licencia o proveedor de servicios aéreos]

[Dirección del titular de licencia o proveedor de servicios aéreos]

De mi consideración:

Tengo a bien comunicar a usted, que en el [insertar día/mes/año], durante una inspección de rutina en [insertar lugar y objeto de la inspección, ejm. aeronave, aeródromo, base de operaciones, etc.], se evidenció [insertar constatación].

Pese a la nota de orientación de fecha [insertar fecha] dirigida a su persona/organización, se ha evidenciado que el problema no ha sido resuelto, persistiendo la situación de incumplimiento a la Sección [insertar sección] del RAB 61 que especifica que [insertar texto del requisito].

En tal sentido, reitero la obligación de dar cumplimiento al reglamento indicado y en consecuencia, solicito a usted disponer la solución de esta situación, en un plazo no mayor a 15 días hábiles a partir de la recepción de esta carta.

Sin otro particular, quedo de usted.

Atentamente,

Nombre y firma del inspector

cc: Expediente del titular de la licencia
Expediente del proveedor de servicios aéreos

PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

UNIDAD DE LICENCIAS AL PERSONAL

**MODELO DE CARTA DE ADVERTENCIA
DM-003-MGPEL**

[Ciudad, fecha]

[Nombre completo del titular de licencia o proveedor de servicios aéreo]

[Dirección del titular de licencia o proveedor de servicios aéreos]

De mi consideración:

Tengo a bien comunicar a usted, que en el [insertar día/mes/año], durante una inspección de rutina en [insertar lugar y objeto de la inspección, ejm. base de operaciones, etc.], se evidenció [insertar constatación].

Pese a la nota de orientación de fecha [insertar fecha] y la solicitud de cumplimiento de fecha [insertar fecha] dirigida a su persona, se ha evidenciado que el problema no ha sido resuelto, persistiendo la situación de incumplimiento a la Sección [insertar sección] del RAB 61 que especifica que [insertar texto del requisito].

Esta situación podría evidenciar una persistente falta de cumplimiento con los reglamentos vigentes, situación que podría poner en riesgo la seguridad de las operaciones.

Por este motivo, comunico a usted que, si la deficiencia no ha sido resuelta en los 5 días siguientes a la recepción de esta carta, será necesario que la DGAC tome las medidas administrativas y/o legales que le confiere la ley, para asegurar el cumplimiento de las normas y para cautelar la seguridad operacional.

Sin otro particular, quedo de usted.

Atentamente,

Nombre y firma del inspector

cc: Expediente del titular de la licencia
Expediente del proveedor de servicios aéreos

PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

UNIDAD DE LICENCIAS AL PERSONAL

**MODELO DE RECHAZO DE ACCIÓN CORRECTIVA
DM-004-MGPEL**

[Ciudad, fecha]

[Nombre completo del titular de licencia]

[Título de la licencia y número]

[Dirección del titular de licencia]

De mi consideración:

El motivo de la presente es comunicarle que las acciones correctivas aplicadas para resolver la deficiencia informada mediante carta [insertar referencia] de fecha [insertar referencia], constituye simplemente una solución temporal y no está dirigida a evitar o prevenir que la situación se repita.

Por este motivo, solicito a usted disponer la identificación de la causa raíz del incumplimiento y determinar la aplicación de medidas correctivas adicionales que corrijan el problema de manera definitiva.

Sin otro particular, quedo de usted.

Atentamente,

Nombre y firma del inspector

cc: Expediente del titular de la licencia
Expediente del explotador de servicios aéreos

PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

DIRECCIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL		
UNIDAD DE LICENCIAS AL PERSONAL		
Código G-001-MGPEL	Revisión: Original	Fecha: 17/02/2025
Guía para conducir la investigación de una contravención a la Reglamentación		

1. Objetivo

Esta Guía tiene como objeto el de orientar al Personal de Unidad PEL y Personal que coadyuva en sus tareas de como efectuar una investigación al incumplimiento a la Reglamentación Aeronáutica Boliviana (RAB) y disposiciones conexas emitidas por la DGAC, en concordancia con el reglamento de faltas y sanciones.

2. Determinación de la contravención a la reglamentación.

Todos los reglamentos tienen elementos específicos o palabras componentes que transmiten información importante. Estos elementos deben ser probados para mostrar el incumplimiento o contravención, los inspectores deben identificar los elementos y responder a las preguntas qué, dónde, cuándo, por qué, cómo y quién antes de decir con certeza que existe una contravención.

Usando la RAB 91.135 como ejemplo, se tiene que en la Operación negligente o temeraria de aeronaves. "Ningún piloto debe operar una aeronave de una manera negligente o temeraria de modo que ponga en peligro la vida o bienes propios o ajenos", haciendo un análisis de cada elemento del RAB se debería considerar lo siguiente:

Piloto: ¿Quién era el piloto al mando (PIC) o la persona responsable?

- **Operar:**

¿Qué?, ¿Dónde?, ¿Cuándo y cómo operaba la persona?

- **Aeronave:**

¿Qué marca, modelo y número de matrícula tenía la aeronave?

- **Manera negligente o temeraria:**

¿Cuál fue?

¿Qué era?

¿Cómo fue negligente o temerario?

- **Peligro:**

¿Cuál fue el peligro?

¿Cómo se puso en peligro?

¿Por qué se considera el peligro?

¿Quién estaba en peligro?

¿Fue real, potencial o inherente?

- **Vida o bienes:**

¿De quién y qué?

- **Otro:**

¿Quién además del piloto?

3. Conocimiento de una Presunta Contravención.

Una vez detectado el hallazgo y establecido de forma clara la subsunción de la acción u omisión del Explotador o proveedor de servicios a la Ley, RAB o disposiciones conexas emitidas por la DGAC, se dará inicio a la investigación de una presunta contravención.

Cualquier persona podrá contactarse con la DGAC de forma anónima o proporcionando sus datos personales, a fin de denunciar posibles hechos ilícitos o contravenciones a la normativa aeronáutica en el ámbito aeronáutico, indicando de forma clara las presuntas contravenciones denunciadas, la ubicación geográfica de la posible transgresión, en ese contexto la Autoridad Aeronáutica Civil estará obligada a manejar la información con carácter de confidencial, dicha información podrá ser proporcionada por teléfono, por escrito o por correo electrónico, esta deberá ser analizada por el Jefe de la unidad correspondiente, el cual asignará un número de caso a la denuncia y deberá ser discutida entre el Asesor Jurídico y el Jefe de la Unidad, a fin de detectar si se requiere tomar acciones inmediatas por las cuales se restablezca la seguridad operacional, una vez evaluados estos extremos y si se incumpliese con lo estipulado en las RABs y/o documentos conexos se iniciará el proceso de investigación para posteriormente remitir el caso a la Comisión de Faltas y Sanciones; si el hecho denunciado se constituye en un delito penal, pasará a conocimiento del Ministerio Público y finalmente si la denuncia es infundada se desestimará la misma.

La notificación voluntaria será procesada ante un grupo técnico de especialistas de cada una de las áreas de la DGAC, los cuales atenderán la situación.

La violación detectada en el ejercicio de sus funciones y en representación de la Dirección General de Aeronáutica Civil por cualquiera de los inspectores, debe ser inmediatamente investigada y tratada conforme a este procedimiento y demás disposiciones conexas, en ese contexto si un funcionario es emplazado, demandado o increpado en relación con sus funciones oficiales, él o ella debe comunicarse inmediatamente con el asesor legal de la DGAC, quien deberá prestar el asesoramiento oportuno a nivel institucional en una primera instancia, debiendo apartarse del caso si es que se establecieran indicios de responsabilidad en el actuar del funcionario.

4. Planear una Investigación.

Una vez recibida la información indicando una posible contravención, el inspector debe determinar si existe base suficiente para una investigación. Antes de iniciar una investigación, el inspector debe considerar las circunstancias y la naturaleza de la contravención y debe desarrollar un plan de acción a medida en que la investigación vaya progresando, se debe reevaluar el plan y revisarlo cuando se crea necesario, evaluar la coordinación de otras áreas que pueda requerir, clasificar el caso, si fuese complejo o controvertido, de acuerdo a ello requerirá el apoyo y asesoría legal, debiendo considerar lo siguiente:

- a) ¿Qué parte del reglamento está envuelta en el caso? Lea el reglamento. Determine qué elementos del reglamento son necesarios para establecer una contravención. Use los elementos para desarrollar un plan de acción.
 - b) ¿Qué evidencia objetiva es necesaria, donde está localizada y como se la puede obtener? c) ¿Qué registro deberían revisarse?
 - c) ¿Podrán ser suministrados en forma voluntaria?
 - d) ¿Existe la necesidad de una acción inmediata?
-
- i. El plan debe asegurar que la evidencia reunida va a establecer quien lo hizo o quien no lo hizo, donde, cuando, el por qué, y cómo.
 - ii. Evidencias. El objetivo de la investigación es el obtener evidencia para establecer si una contravención ha ocurrido. No hay ningún sustituto para la observación personal

del inspector, la cual debe ser puesta por escrito lo antes posible. El inspector no solo debe obtener los hechos y circunstancias en forma precisa, en el marco de sus funciones debe preparar el informe modelo que comunique en forma clara los hechos y circunstancias.

5. Preponderancia de la evidencia.

Tiene que haber más pruebas del incumplimiento a la Reglamentación Aeronáutica Boliviana y disposiciones conexas, que sustenten la contravención; que la evidencia que desestime la contravención.

6. Rol del Personal que Investiga

El rol del personal que investiga es el de reunir toda la evidencia que demuestre o desapruebe la presunta contravención que se investiga o que demuestre si el proveedor de servicios sea esta persona natural o jurídica que desarrolle actividades aeronáuticas civiles, está calificada para tener el certificado, calificaciones, autorizaciones, aprobaciones o licencias emitidas por la DGAC.

7. Uso de Evidencia

El inspector o funcionario de la DGAC recopilara y analizara toda la evidencia relevante para determinar si se demuestra la contravención, en ese contexto el inspector elabora el informe estándar para remitir el caso a la Comisión de Faltas y Sanciones.

8. Restricciones a la Divulgación de Información durante y Después de la Investigación

El inspector a cargo de la investigación deberá conservar la información compilada con carácter de confidencialidad, no debiéndose divulgar por ningún medio, fotografías, documentos, nombres de testigos, operadores presuntamente involucrados u otra información que atañe a la investigación, con personas ajenas a la DGAC.

9. Autoridad para Realizar Inspecciones e Investigaciones

Como se hace referencia en el artículo 8 de la ley N° 2902, la autoridad aeronáutica tendrá acceso, sin ninguna restricción, en cualquier parte del mundo, a cualquier aeronave matriculada en nuestro Estado, con el propósito de asegurar que la misma se encuentra en condición Aeronavegable y que está siendo operada de acuerdo con lo estipulado por esta Ley, sus Reglamentos y los Anexos aplicables de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

La autoridad aeronáutica tendrá acceso, sin ninguna restricción, a todo lugar en el que se lleven a cabo actividades de aviación civil. Así como el derecho a inspeccionar todo documento, equipo e instalación a fin de garantizar la debida aplicación por lo determinado por esta Ley y sus Reglamentos, en ese contexto la Reglamentación Aeronáutica Boliviana (RAB) 119.315, RAB 141.270, RAB 61.015 (e), RAB 63.010 (c), RAB 65. 030, RAB 138.025, RAB 92.8, RAB 92.153, RAB 145. 140 y RAB 145. 150 establecen el acceso y atribuciones que tiene el Inspector.

10. Negación de Acceso a Lugares donde se Desarrollan Actividades Aeronáuticas

Conforme a los procedimientos y manuales de los inspectores de la DGAC entre sus atribuciones se encuentran las de llevar a cabo inspecciones anunciadas y no anunciadas, por lo que la denegación de acceso a un lugar donde se realice actividades aeronáuticas, se pondrá en conocimiento de la comisión de faltas y sanciones, en ese mismo contexto el inspector de la DGAC no podrá ingresar a propiedad privada donde no se ejerza una actividad aeronáutica, sin una orden procesada conforme a la normativa legal vigente en el Estado Plurinacional de Bolivia.

Amparado por la Ley 2902 en su artículo 7 y 8, el negar el acceso a una inspección o investigación representa una violación a la Ley 2902, insistir en ingresar a una inspección va requerir tacto y diplomacia por parte del inspector, si se continua con la negación al acceso el inspector deberá desistir en su intento y comunicar verbalmente al personal que niega el acceso que esto será enviado a la comisión de faltas y sanciones como una contravención. Se deberá registrar los nombres de las personas que negaron el acceso y las circunstancias de la misma. En estos casos se deberá contactar con el asesor legal de DGAC para asesoría en el caso.

La DGAC tiene autoridad para tomar medidas correctivas o sancionatorias contra el poseedor de un certificado o licencia aeronáutica, por no cumplir con los requisitos legales o reglamentarios para proporcionar acceso a los registros requeridos por el inspector por lo tanto se debe permitir el acceso irrestricto a las instalaciones donde se desarrollan las actividades aeronáuticas.

11. Identificación de Casos Complejos o Controvertidos.

Los casos complejos o controvertidos son aquellos que requieren la coordinación sustancial entre dos o más unidades de la DGAC o se identifica el posible inicio de litigios de carácter legal, los ejemplos de casos, que podrían ser complejos o controvertidos son aquellos:

- a) Que requieran una amplia coordinación interregional.
- b) La participación de extensas contravenciones o posibles sanciones significativamente severas contra el personal aeronáutico, explotadores aéreos o proveedores de servicios.
- c) Que a causa de las alegaciones o las partes involucradas, se prevea un posible impacto nacional.
- d) Si el caso implica reglamentos controvertidos.
- e) Si existen acusaciones de complicidad de la DGAC.

Deberán ser identificados en la etapa más temprana posible para que el empleo de los esfuerzos de aplicación de la normativa sea más eficaces.

12. Notificación de Casos Complejos o Controvertidos.

El inspector a cargo de la investigación de la DGAC, deberá alertar a sus directores y Jefes de Unidad, así como al Jefe Regional, cada vez que un caso complejo o controvertido se encuentra bajo investigación. Esto permite una planificación oportuna de los esfuerzos de investigación a realizar. El Jefe Regional, a su vez, consulta con el asesor legal de la DGAC para determinar, por ejemplo, si se requiere tomar algún recaudo legal o si se requiere buscar algún tipo de registro específico u otras pruebas.

13. La Participación del Asesor Jurídico.

La experiencia con casos complejos o controvertidos ha demostrado la importancia de la participación del abogado en la etapa de investigación, en lugar de esperar a completar la investigación para su posterior remisión a la Comisión de Faltas y Sanciones, el asesor legal de la DGAC podrá sugerir la incorporación de algún otro elemento probatorio en la recolección de pruebas y el tratamiento de las mismas, las posibles preguntas a los testigos si existiesen y sobre como perseguir legalmente sólo contravenciones demostrables.

El éxito en el procesamiento de contravenciones en un caso complejo o controvertido depende de la calidad de la investigación que lo apoya, la participación temprana de un abogado puede reducir o eliminar la necesidad de complementar una investigación después de la remisión del caso a la Comisión de Faltas y Sanciones, por lo que es imprescindible elevar el informe estándar con la precisión de hechos exacta, utilizando todos los mecanismos posibles que

permitan la comprensión del informe técnico, sean resaltado, negrillas, figuras o cualquier otro mecanismo que permita la mejor interpretación del informe.

14. Investigación de Contravenciones y Hallazgos

En esta parte se proporcionan directrices generales para la realización de una investigación, con la finalidad de respetar los derechos constitucionales, el debido proceso y estandarizar la recolección de pruebas, las cuales no son un sustituto para el sentido común y buen juicio del inspector, tiene la finalidad de remitir a la Comisión de Faltas y Sanciones casos con sustento legal y probatorio que permitan llegar a la imposición de sanciones originadas en el debido proceso. Si el personal a cargo de la investigación de la DGAC tiene preguntas o inquietudes relacionadas con una investigación legal, deberá consultar inmediatamente al asesor legal de la DGAC.

15. Funciones del inspector en la Investigación

La función de los inspectores que llevan a cabo una investigación es reunir todo el material de pruebas pertinentes que prueben o refuten la violación potencial que precipitó la investigación.

Después que el personal de investigación de la DGAC reúna todas las pruebas, las analizará utilizando este procedimiento y decidirá si la evidencia demuestra una contravención.

Si la evidencia es insuficiente para establecer una contravención, el inspector de la DGAC desestimara la presunta contravención, si las pruebas son suficientes para apoyar una contravención, el inspector de la DGAC recomendará la remisión del caso a la Comisión de Faltas y Sanciones o impondrá las acciones correctivas que vea convenientes.

16. Número de Investigación

En todas las investigaciones, se les asignará un número de caso, de acuerdo al procedimiento de gestión interno de la DGAC, que le permita su identificación para propósitos de registro y procesamiento, esto proporcionará una referencia en el futuro para todos los asuntos relacionados con el caso, el Jefe de Unidad designará un inspector para realizar la investigación el cual custodiara las pruebas mientras se espera su remisión a la Comisión de Faltas y Sanciones.

17. Las Comunicaciones con un Abogado

El inspector de la DGAC compartirá la información y mantendrá comunicaciones constantes con el asesor legal según sea necesario durante una investigación y el procesamiento de los casos de aplicación. Por ejemplo, el inspector puede necesitar para hablar con el asesor legal de la suficiencia de las pruebas en un caso o interpretaciones de las leyes, reglamentos o normativa. Los Jefes Regionales, Directores de Área y Jefes de Unidad, que participan en el cumplimiento y aplicación deben fomentar el diálogo abierto y el intercambio de información y opiniones entre los inspectores y los asesores legales. La comunicación abierta e informal entre los inspectores y los abogados mejora la eficacia y promueve la coherencia en el desarrollo de la investigación.

18. Prueba

El objeto de la investigación es la obtención de pruebas para establecer si se ha producido una contravención. La evidencia incluye todos los medios por los que cualquier supuesto hecho tiende a ser probado o refutado, es el medio por el cual la Comisión de Faltas y Sanciones demuestra los hechos planteados en el informe técnico. Si el inspector no está seguro acerca de la relevancia de un elemento de prueba o tiene dudas de la preservación y remisión de la prueba, deberá consultar con el asesor legal de la DGAC, sólo tendrán valor si han sido obtenidos por medios lícitos, no tendrá valor la prueba obtenida mediante torturas, malos tratos, coacciones, amenazas, engaños o violación de los derechos fundamentales de la personas, ni la obtenida en virtud de información originada en un procedimiento o medio ilícito.

El inspector debe considerar que el informe de investigación puede ser revisado por diferentes niveles de la DGAC, antes de que se determine la acción que se va tomar y la sanción que va ser impuesta, por lo que los datos que emita en el ejercicio de sus funciones serán de vital importancia para restablecer la seguridad operacional.

19. Tipos de Pruebas

El inspector reunirá todas las pruebas que coadyuven en su investigación, estas podrán ser:

Pruebas documentales que serán remitidas en sobre cerrado en un ejemplar físico que podrá ser original o fotocopias y otro digital cuando existiese este último, con indicación de su origen o en su defecto la indicación del lugar donde se encuentra la prueba, se admitirá toda prueba documental lícitamente obtenida. En ese contexto serán consideradas pruebas documentales aquellas que se suscriben en el marco del Artículo 1322 del Código Civil..

Los objetos y otros elementos de convicción que se considere sean necesarios exhibirlos para respaldar la presunta contravención y que por sus dimensiones se permita su envío, deberán ser remitidos en un paquete o sobre que permita su preservación a la Comisión de Faltas y Sanciones

Las grabaciones y audios serán considerados indicios de prueba que coadyuvaran en la investigación de las presuntas contravenciones y serán remitidos en formato digital.

PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO