



Dirección General de Aeronáutica Civil

Cuadro de diferencias entre los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional y la Reglamentación Aeronáutica Boliviana (RAB)

Ref. Anexo	Estándar del Anexo o Practica Recomendada	Legislación correspondiente o referencia a algún documento	Nivel de implementación de los SARP's	Texto de la diferencia que ha sido identificada por el Estado	Comentarios
Anexo 1	1.2.5.2	RAB-67, Apéndice C Piloto Privado Avión-Helicóptero	Más restrictivo	24 MESES < 40 AÑOS 12 MESES > 40 AÑOS	<p>1) El examen medico psicofisiológico que se realiza el solicitante o el titular de licencia aeronáutica para la renovación de su vigencia médica constituye en la mayoría de los casos, el unico examen medico que se realiza en forma rutinaria.</p> <p>2) El sistema de la seguridad social, el sistema de salud de los hospitales del Estado y los seguros médicos privados no dan cobertura sistemática o periódica a sus beneficiarios, estando una mayoría de titulares de licencia fuera de estos sistemas.</p> <p>3) La elevada incidencia de enfermedades infectocontagiosas, la falta de aplicación de factores de prevención para riesgos y enfermedades ocupacionales.</p> <p>4) Los recursos de tecnología medica al alcance de los sistemas de salud del país, solo permiten brindar un pronostico medico de salud de aproximadamente de un año.</p>
		RAB-67, Apéndice C Piloto Comercial Avión-Helicóptero	Más restrictivo	12 MESES < 40 AÑOS 6 MESES > 40 AÑOS	
		RAB-67, Apéndice C Piloto TLA Avión-Helicóptero	Más restrictivo	6 MESES < 40 AÑOS 6 MESES > 40 AÑOS	
		RAB-67, Apéndice C Piloto Planeador	Más restrictivo	24 MESES < 40 AÑOS 12 MESES > 40 AÑOS	
		RAB-67, Apéndice C Piloto Globo Libre	Más restrictivo	24 MESES < 40 AÑOS 12 MESES > 40 AÑOS	
		RAB-67, Apéndice C Controlador de Tránsito Aéreo	Más restrictivo	24 MESES < 40 AÑOS 24 MESES > 40 AÑOS	
		RAB-67, Apéndice C Tripulación Múltiple	No implementado		
	2.9.1.1	RAB-61, 61.233(b)	Más restrictivo	La RAB requiere 17 años de edad	
	3.2.1.1	RAB-63, 63.203(a)(1)	Más restrictivo	La RAB requiere 21 años de edad	
	3.3.1.1	RAB-63, 63.103(a)(1)	Más restrictivo	La RAB requiere 21 años de edad	
4.4.1.1	RAB-65, 65.103(a)(1)	Menos restrictivo	La RAB requiere 18 años de edad		
Anexo 2	3.2.5	RAB-91.237 (a)	Diferencia en caracteres	(a) Cuando una aeronave se está aproximando para aterrizar en un aeródromo sin una torre de control operacional, cada piloto debe: (1) Observar el tránsito del aeródromo a fin de evitar colisiones; (2) Ajustarse al circuito de tránsito formado por las otras aeronaves en vuelo; (3) Hará todos los virajes hacia la izquierda al aproximarse para aterrizar y después	



Dirección General de Aeronáutica Civil

				del despegue, a menos que se les ordene lo contrario.	
Anexo 3					No existen diferencias
Anexo 4					Bolivia aun no aplica el plano topográfico y obstáculos de aeródromo (electrónico)
Anexo 6	Parte I, 6.22	RAB 90.15		Se unifica lo requerido en IFR con Vuelos nocturnos	Se adicionan requerimientos de luces (90.27)
	Parte I, 6.19, Parte II, 6.13	RAB 90.23		Fecha de aplicación del requerimiento de transpondedor para todas las aeronaves (incluyendo aviación general), posterior.	Se amplía la fecha de cumplimiento a partir de enero del 2008 por el impacto económico que significa, por la necesidad de comunicar con anticipación el requerimiento, y para estar acorde con el requerimiento de TCAS
	Parte I, 6.15.1, Parte II, 6.9	RAB 90.39		Fecha de aplicación del requerimiento de EGPWS (TAWS) posterior Se amplía la fecha de cumplimiento de acuerdo al siguiente detalle:	- A partir de enero del 2011 para aviones de más de 15000 Kg, o de más de 30 pax, y que realizan operaciones de COA;
	Parte I, 6.18	RAB 90.40		Fecha de aplicación del requerimiento de TCAS para ciertas aeronaves, posterior.	Se amplía la fecha de cumplimiento a partir de enero del 2008 para aeronaves de más de 5700 Kg., pero menos de 15000 Kg., o más de 19 pax, pero menos de 30 pax, por el impacto económico que significa, por la necesidad de comunicar con anticipación el requerimiento, y para estar acorde con el requerimiento de transpondedor.
	Parte I, 6.17 Parte II, 6.12 Parte III: 4.7, 4.10	RAB 90.55		Fecha de aplicación del requerimiento de ELT automático posterior. Fecha de aplicación del requerimiento de ELT con frecuencia de trabajo 406 MHz posterior.	En aeronaves que realizan vuelos prolongados sobre agua y sobre áreas designadas como de difícil búsqueda y rescate se amplía la fecha de cumplimiento de ELT automático a partir de enero del 2008, además del requerimiento de trabajo en frecuencia 406 MHz.
		RAB 90.59		En aeronaves de transporte aéreo comercial se requiere que esté instalado un extintor de fuego del baño.	El extintor es considerado un equipo de emergencia de seguridad que debe estar instalado en cada baño de la aeronave, este requerimiento es extractado del Modelo de Regulación FAA Parte 7: 7.1.8.7
		RAB 90.61		En aeronaves de transporte aéreo Comercial	se requiere que este instalado en cada baño un detector de humo Para la seguridad de la aeronave y de sus ocupantes
		RAB 90.71		Se requiere la instalación de este equipo de emergencia, en aeronaves de transporte aéreo comercial que tenga una configuración aprobada de más de 19 pasajeros. Para proveer oxígeno por un periodo de 15 minutos y proteger ojos, nariz y boca de	Requerimiento extractado del Modelo de regulación propuesto por FAA, Parte 7: 7.1.8.13



Dirección General de Aeronáutica Civil

				los efectos de humo y otros gases tóxicos, mientras se combate el fuego; Para asegurar que los tripulantes no pierdan el sentido durante cualquier descenso de emergencia que pudiera ocurrir en caso de pérdida de la presión.	
		RAB 90.75		Equipo de emergencia instalado en las aeronaves de transporte aéreo comercial, de acuerdo a la capacidad de asientos de pasajeros.	Método alternativo de comunicación, en el caso de falla del sistema de altavoces (PA) y para dirigir una evacuación de emergencia. Requerimiento extractado del Modelo de regulación propuesto por FAA, Parte 7: 7.1.8.15
	Parte I, 13.2.4	RAB 90.85		Puerta de cabina de comando que se aplica a transporte de Pax con capacidad mayor a 19 pax	Anexo 6 Parte I está orientada a aeronaves con más de 60 pax, pero se ha considerado de mayor seguridad lo requerido en el JAR OPS 1.735 y el 14 CFR 121.313(f)
	Parte I, 13.2.4	RAB 90.85		Para aeronaves de transporte aéreo comercial, no se requieren puertas diseñadas a resistir disparos de armas cortas	No se ve la necesidad urgente y su alto costo para el operador.
	Anexo 6: Parte I, 6.2.2 a) Adj. B 4.4.1 Parte II, 6.1.3 Parte III, 4.2.2, 4.1.3 Adj. D	RAB 90 Apéndice D		Como parte del contenido del Botiquín de primeros Auxilios y del Botiquín médico se requiere adicionalmente listas del contenido de estos botiquines.	Las listas contienen instrucciones de uso y efectos secundarios de los medicamentos contenidos en los botiquines.
	3.2.4 al 3.2.9	RAB 119.62	Menos restrictivo	El programa de seguridad operacional de Bolivia no está listo aun. En base a este recién el sistema de gestión de la seguridad operacional del explotador podrá desarrollarse. Estará aplicable a partir del 1 de Enero del 2015.	
	4.2.6.4	RAB 119.108			
	4.2.7.4		No implementado		
	4.2.11.1	RAB 91.331(a)	Mas restrictivo	De acuerdo a la RAB, es el PIC quien debe asegurar estas acciones y es mas restrictivo y excede otro punto sobre la manera general de uso del equipo principal de emergencia.	
	4.2.11.4	RAB 91.369(b)		Según la RAB, el PIC o el JTC, son responsables por este cumplimiento.	
	4.4.9.1		No implementado		
	4.8	RAB 91.363(a)	Mas restrictivo	La RAB define mayor	



Dirección General de Aeronáutica Civil

				cumplimiento con el equipaje de mano, detallado en los incisos (b) y (c).	
	5.4.1, 5.4.2	RAB 91.179	Más restrictivo	No se permite operaciones de monomotor en IFR cuando es transporte comercial.	
	6.3.3.3		Menos restrictivo	La RAB no exige FDR para aeronaves menos de 7500 kg.	
	6.3.4.1	RAB 90.42	Más restrictivo		
	6.3.4.2	RAB 90.42	Más restrictivo		
	6.3.7.2	RAB 90.43	Más restrictivo		
	6.3.9.2	RAB 90.43	Más restrictivo	Más restrictivo solo 30 minutos	
	6.21.1		No implementado		
	6.21.2		No implementado		
	6.22	RAB 90.15	Menos restrictivo	Menos restrictivo, no pedimos auriculares con micrófonos, ni medios para desplegar carta.	
	8.7.3.1	RAB 119.62	Menos restrictivo	Menos restrictivo, se pide a partir del 2015	
	8.7.3.2	RAB 119.62	Menos restrictivo	A partir del 2015	
	8.7.3.3	RAB 119.62	Menos restrictivo	A partir del 2015	
	8.7.3.4	RAB 119.62	Menos restrictivo	A partir del 2015	
	8.7.3.5	RAB 119.62	Menos restrictivo	A partir del 2015	
	9.4.1.2	RAB 91.419		Solo se pide en el mismo tipo de aeronave.	
	9.4.2.2		No implementado		
	9.4.3.3		No implementado		
	9.4.3.5		No implementado		
	9.4.3.6		No implementado		
	9.4.4.1	RAB 119.419	Menos restrictivo	Solo pide una vez al año	
	12.4	RAB 119.61	Más restrictivo	La RAB tiene más exigencias más restrictivo	
	13.2.2		No implementado		
	13.2.3		No implementado		
	13.2.4		No implementado		
	13.2.5		No implementado		
	13.5	RAB 119.149	Más restrictivo		
Anexo 15	9.1.1	RAB 95, 95.49		Las conexiones permitirán las comunicaciones por vía AFTN	Las conexiones para las comunicaciones se hacen por la AFTN, la cual esta conectada a una Red Digital de AASANA
	10.6.1.1	95.63		A partir del 20 de noviembre de 2009	