

GEN 1.7 DIFERENCIAS RESPECTO DE LAS NORMAS, METODOS RECOMENDADOS Y PROCEDIMIENTOS DE LA OACI.**1 ANEXO 1 LICENCIAS AL PERSONAL (Undécima edición Julio de 2011)****CAPITULO 1: Definiciones y Reglamento General relativos al otorgamiento de licencias****1.2.2 Método de convalidación de licencias.**

1.2.2.1 En México, no se convalidan las licencias comerciales a extranjeros, solo se convalidan licencias privadas.

1.2.5 Validez de las licencias.

1.2.5.2, 1.2.5.2.2, 1.2.5.2.3 1.2.5.2.5 De acuerdo al Reglamento del servicio de medicina preventiva en el transporte; Requisitos Médicos artículo noveno.

La evaluación médica expedida tendrá validez a partir de la fecha del reconocimiento médico por un período que no excede de:

Para pilotos comerciales de ala fija y ala rotativa, TPI y controladores de tránsito aéreo tendrán vigencia de 1 año para los menores de 40 años y de seis meses a partir de los 40 años cumplidos.

Para piloto privado de aeronave de ala fija o ala rotativa, piloto agrícola de aeronave de ala fija o ala rotativa, piloto de aerostato privado o comercial de vuelo libre o dirigido, piloto de aeronaves ultraligeras privado o comercial, piloto de planeador, personal de tierra (excepto controladores); tendrán una vigencia de 1 año los menores de 50 años de edad y cada seis meses a partir de los 50 años cumplidos.

El personal de Sobrecargo tendrá una vigencia de 1 año independientemente de la edad.

CAPITULO 2**2.1 Reglas Generales relativas a las licencias y habilitaciones para pilotos.**

2.1.10.1 De acuerdo al Reglamento de Licencias del Personal Técnico aeronáutico Artículo 42.- La revalidación de las licencias de piloto de TPI será de veinticuatro meses hasta los cuarenta años de edad, a partir de la cual será de doce meses, hasta los sesenta y cinco años de edad. Al cumplir esta edad, la licencia de piloto de TPI, le será revocada a su titular en forma definitiva, por la Autoridad Aeronáutica, canjeándose ésta por una licencia de piloto comercial, con los certificados de capacidad que sean demostrados y previa la comprobación de la aptitud psicofísica correspondiente. En ningún caso, el titular de una licencia de piloto comercial que tenga sesenta y cinco años o más, podrá actuar como piloto al mando en vuelos internacionales, ni operar como piloto al mando, aeronaves con un peso máximo de despegue superior a 5,700 kilogramos.

2.3 Licencia de piloto privado.

2.3.6.1 De acuerdo al Reglamento de Licencias del Personal Técnico aeronáutico Artículo 68.- Para obtener la licencia de piloto privado de aerostato (dirigible) de vuelo dirigido, el interesado deberá acreditar ante la Autoridad Aeronáutica, además de los requisitos previstos en el artículo 38, tener registradas y certificadas en su bitácora de vuelo por la Autoridad Aeronáutica, un mínimo de cincuenta horas de instrucción de vuelo como piloto privado de aerostato (dirigible).

2.5 Licencia de piloto con tripulación múltiple correspondiente a la categoría del avión.

El Estado no cuenta con este tipo de licencia.

2.6 Licencia de piloto de transporte de línea aérea.

2.6.2.2 El Estado no cuenta con este tipo de licencia.

2.9 Licencia de piloto de planeador.

2.9.1.1 En México la mayoría de edad es a los 18 años.

2.10 Licencia de piloto de globo libre.

2.10.1.1 En México la mayoría de edad es a los 18 años.

CAPITULO 3

- 3.1 Reglas generales relativas a las licencias de navegante y de mecánico de a bordo
En México no se expiden este tipo de licencias.

CAPITULO 4

- 4.1.1, 4.4 En México es obligatorio que las Sobrecargos cuenten con Licencia, de acuerdo al Reglamento de Licencias para el Personal Técnico Aeronáutico, Artículo 80.- Para obtener la licencia de sobrecargo, el interesado deberá acreditar ante la Autoridad Aeronáutica, además de los requisitos establecidos en el artículo 38, ser mayor de dieciocho años de edad. Artículo 81.- La licencia de sobrecargo confiere a su titular la atribución para auxiliar al comandante o al piloto al mando de la aeronave en el cumplimiento de las disposiciones en materia de seguridad y emergencia en la cabina de pasajeros, ejerciendo las labores específicas que le asigna el concesionario o permisionario en el manual del sobrecargo.

4.6 Licencia de encargado de operaciones de vuelo/despachador de vuelo.

- 4.6.1.1 La edad mínima establecida por el Estado para obtener la Licencia de Oficial de Operaciones es de 18 años. Reglamento de Licencias, Artículo 88.- Para obtener la licencia de oficial de operación de aeronaves, el interesado deberá acreditar ante la Autoridad Aeronáutica, además de los requisitos establecidos en las fracciones I a VI del artículo 38, lo siguiente:

- I. Ser mayor de dieciocho años de edad;
- II. Contar con el certificado de capacidad de radiotelefonista aeronáutico restringido, y
- III. Haber concluido satisfactoriamente un curso de instrucción reconocido con una duración mínima de doce meses, en el que doscientas cuarenta horas, cumplidas en un máximo de tres meses, deberán ser de prácticas en una oficina de despacho autorizada, bajo la supervisión de un titular de la licencia de oficial de operaciones de aeronaves vigente, debiendo presentar el certificado por el que el interesado acredite que tiene los conocimientos exigidos al titular de una licencia de oficial de operaciones de aeronaves, expedido dentro de los dos meses anteriores a la fecha de la solicitud

4.7 Licencia de operador de estación aeronáutica.

En México no se expiden este tipo de licencias.

2 ANEXO 2 REGLAMENTO DEL AIRE (Décima edición Julio de 2005)**CAPITULO 3 Reglas Generales**

- 3.1.7 En México se hace una excepción de los vuelos de adiestramiento de doble mando, donde debe ser acompañado de un instructor autorizado por la Agencia Federal de Aviación Civil.
- 3.9 En la normativa mexicana se establece que la aeronave debe tener una distancia horizontalmente a las nubes de 1600 m.

CAPITULO 4 Reglas de Vuelo Visual

- 4.6 En la normativa mexicana se establece que para vuelos VFR que operen por encima de 600m, deben efectuarlo a un nivel de crucero apropiado a la derrota.

3 ANEXO 3 SERVICIO METEOROLOGICO PARA LA NAVEGACION AEREA INTERNACIONAL (Decimoctava edición Julio 2013)

NIL

4 ANEXO 4 CARTAS AERONAUTICAS (Undécima edición 2009)

NIL

5 ANEXO 6 OPERACIÓN DE AERONAVES PARTE II (Décima edición Julio de 2018):

En México las aeronaves militares, policías, humanitarias y en vuelo ferry, quedan exceptuadas de recibir autorización para operaciones en el espacio aéreo RVSM, sin embargo, deben insertar el sufijo STS/NON –RVSM, así como la naturaleza del vuelo, en la casilla 18 del plan de vuelo.

6 ANEXO 8 AERONAVEGABILIDAD (Undécima edición Julio de 2010):

México no emite Certificados de Tipo. México acepta la certificación de tipo de la FAA y las JAA, contenida en los códigos de aeronavegabilidad de las normas FAR y JAR respectivamente. Por lo tanto, las diferencias notificadas por los Estados Unidos de América y cualquier país miembro de las JAA, son reconocidas por México como propias.

México ha seleccionado un código de aeronavegabilidad establecido por otro Estado contratante.

En México no se convalida el certificado de aeronavegabilidad.

PARTE I DEFINICIONES

Aeronave	Cualquier vehículo capaz de transitar con autonomía en el espacio aéreo con personas, carga o correo
Condición de aeronavegabilidad	Condición en la que una aeronave, sus componentes y/o accesorios cumplen con las especificaciones de diseño del certificado de tipo, suplementos y otras aprobaciones de modificaciones menores y que operan de una manera segura para cumplir con el propósito para el cual fueron diseñados
Peso de cálculo para el aterrizaje	Peso máximo de la aeronave que, para fines de cálculo estructural, se supone que se preverá para aterrizar
Peso de cálculo para el despegue	Peso máximo con el que una aeronave puede iniciar la carrera de despegue especificado en el manual de vuelo de la aeronave
Peso de cálculo para el rodaje	Peso máximo de la aeronave para la cual se calcula la estructura con la carga susceptible de producirse durante la utilización de la aeronave en el suelo antes de iniciar el despegue
Motor	Máquina de combustión interna que transforma la energía calorífica del combustible en energía mecánica, la cual es aprovechada para generar el empuje o tracción necesaria para que la aeronave se desplace
Helicóptero	Aeronave más pesada que el aire que se mantiene en vuelo por la reacción del aire sobre uno o más rotores, impulsado por motor, que giran alrededor de ejes verticales, o casi verticales
Mantenimiento	Cualquier acción o combinación de acciones de inspección, reparación, alteración o corrección de fallas o daños de una aeronave, componente o accesorio
Altitud presión	La presión atmosférica expresada en términos de altitud que corresponde a la presión en la atmósfera estándar
Reparación	Acción de mantenimiento de una aeronave, componente o accesorio a fin de restablecer su condición de operación normal

Certificado de tipo Documento otorgado por la Autoridad Aeronáutica certificadora de una aeronave, parte, componente, equipo o producto utilizado en aviación, de fabricación específica o modelo básico, que incluye el tipo de diseño o elaboración, los límites de operación o manejo, los datos de sus características y cualquier otra condición o limitación

- 7 **ANEXO 10 TELECOMUNICACIONES AERONÁUTICAS**
- VOLUMEN I RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN (Séptima Edición Julio 2018)
NIL
- VOLUMEN II PROCEDIMIENTO DE COMUNICACIONES, INCLUSO LOS QUE TIENEN PANS
(Séptima Edición Julio 2016)
NIL
- VOLUMEN III SISTEMAS DE COMUNICACIONES (Segunda Edición Julio 2007)
NIL
- VOLUMEN IV SISTEMAS DE VIGILANCIA Y ANTICOLISIÓN (Quinta Edición Julio 2004)
NIL
- VOLUMEN V UTILIZACIÓN DEL ESPECTRO DE RADIOFRECUENCIAS AERONÁUTICAS
(Tercera Edición Julio 2013)
NIL
- 8 **ANEXO 11 SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO (Decimoquinta Edición Julio de 2018)**
NIL
- 9 **ANEXO 15 SERVICIOS DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA (Decimosexta Edición Julio 2018)**
NIL

- 10 **ANEXO 18 TRANSPORTE SIN RIESGOS DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR VÍA AÉREA**
(Cuarta edición Julio de 2011)

CAPÍTULO 1 Definiciones

Explotador: En el ámbito internacional se refiere a toda persona, organismo o empresa que se dedica, o pretende dedicarse, a la explotación de aeronaves. A nivel nacional se refiere a los concesionarios o permisionarios de transporte aéreo, que se dedican o pretenden dedicarse a la explotación de aeronaves.

Miembro de la tripulación de vuelo: Miembro de la tripulación, titular de la correspondiente licencia, a quien se asignan obligaciones esenciales para la operación de una aeronave durante el tiempo de vuelo.

Piloto al mando: Miembro de la tripulación de vuelo, máxima autoridad a bordo de la aeronave quien es responsable de la operación y dirección de la misma, así como de mantener el orden y la seguridad de dicha aeronave, demás tripulantes, pasajeros, equipaje, carga y correo

CAPÍTULO 2 Campo de aplicación

2.5 Notificación de discrepancias respecto a las Instrucciones Técnicas

2.2.2, 2.5.2 En México esta es una obligación y no una recomendación.

CAPÍTULO 6 Etiquetas y marcas

6.3 México es más restrictivo.

CAPÍTULO 7 Obligaciones del expedidor

7.3 México es más restrictivo.

CAPÍTULO 11 Cumplimiento

11.4 Mercancías peligrosas enviadas por correo

En México se considera como una obligación del concesionario o permisionario de transporte aéreo