

→ GEN 1.7 DIFERENCIAS RESPECTO DE LAS NORMAS, MÉTODOS RECOMENDADOS Y PROCEDIMIENTOS DE LA OACI

Anexo 1: Licencias de Personal. Undécima edición, Julio de 2011	
Capítulo 1	Definiciones y reglamento general relativos al otorgamiento de licencias.
1.2.5.2	Más restrictivo.- La licencia de piloto privado, Planeador y Globo son clase 2 y los controladores de tránsito aéreo es clase 3.
1.2.5.2.3	Más restrictivo.- En el Estado peruano, el titular de un certificado médico Clase I, para todos los casos, se reduce a partir de los 40 años, se reduce a 6 meses, para salvaguardar la seguridad operacional
1.2.5.2.4	Más restrictivo.- El periodo de validez para el certificado Médico Clase 1 a partir de los 40 años es menor (6 meses), ya que en nuestra realidad se ha visto conveniente que las evaluaciones médicas sean más cercanas dado que la única forma por la cual el personal aeronáutico asista a una evaluación médica regular es si está normado. Por otro lado, muchos problemas de salud se acentúan a partir de la edad de los 40 años, por lo cual requiere evaluaciones en periodos más cortos para su prevención.
1.2.5.2.5	Más restrictivo.- Se ha considerado un menor tiempo de intervalo entre las evaluaciones médicas (6 meses) a partir de los 40 años, y para los controladores de tránsito aéreo partir de los 60 años (6 meses), caso contrario son (12 meses). El sustento por el cual ha sido necesario que las evaluaciones sean más cercanos los intervalos de tiempo entre evaluaciones médicas es debido a que en la mayoría de los casos es la única forma que el personal cuente con un control médico y preventivo.
Capítulo 2	Licencias y habilitaciones para pilotos
2.1.10.1	Menos restrictivo.- El Estado Peruano consideró ampliar la edad límite a 70 años, fundamentado en el análisis presentado por el Inspector Médico Aeronáutico, el cual se basa en la experiencia de otros Estados (Chile, Brasil, Canadá, Austria y otros países), en el que se indica " No hay suficiente evidencia médica para apoyar la restricción de la certificación del piloto basándose solo en la edad". Se consideró la Experiencia que viene acompañada de la edad, es un factor positivo para la seguridad aérea. Además, para contrarrestar cualquier déficit que se pudiera presentar, se establecen en la RAP 67 evaluaciones médicas con mayores controles para estas edades. Por otro lado la RAP no contraviene con el Anexo 1 y lo establecido por otros Estados, ya que cuando el piloto realice operaciones internacionales de sobrevuelo, destino y en aeródromos alternos, deben de cumplir con las limitaciones de edad establecidas por cada Estado extranjero donde se opere.
2.4.3.1.1	Más restrictivo.- El Estado peruano solicita un mínimo de 220 horas al total general o 200 si está en un programa continuo.
2.4.3.1.1.1	Más restrictivo.- El Estado peruano solicita un mínimo de 100 horas al mando o 90 horas si es de una instrucción reconocida y 40 horas de vuelo de travesía.

2.6.3.1.1	Más restrictivo.- El Estado peruano ha considerado para la licencia TLA al total general no se suma los 100 Hrs. de simulador, debido a que esta licencia es considerada de mayor responsabilidad.
2.6.4.1.1	Más restrictivo.- El Estado peruano ha considerado para la licencia TLA al total general no se suma los 100 Hrs. de simulador, debido a que esta licencia es considerada de mayor responsabilidad.
2.6.5.1.1	Más restrictivo.- El Estado peruano no considera para esta licencia las horas de simulador.
2.9.1.1	Más restrictivo.- El Estado Peruano exige tener por lo menos diecisiete (17) años de edad.
Capítulo 3	Licencias para miembros de la tripulación de vuelo que no sean pilotos
3.3.1.3.1.1	Más restrictivo.- El Estado peruano solo se considera a partir de la licencias de Piloto Comercial.
Capítulo 4	Licencias y habilitaciones para el personal que no pertenezca a la tripulación de vuelo
4.2.1.3	Más restrictivo.- El Estado peruano solo acepta la experiencia práctica de los centros de instrucción para garantizar el nivel de preparación de los postulantes
4.7.1.1	Más restrictivo.- El Estado peruano establece que para desempeñarse en una estación aeronáutica de los servicios de navegación aérea en la cual se suministre servicio móvil aeronáutico en ruta, se debe poseer una licencia de operador de estación aeronáutica otorgada de acuerdo a lo dispuesto en esta RAP.
Capítulo 6	Disposiciones médicas aplicables al otorgamiento de licencias
6.2.4.1	Más restrictivo.- El Estado peruano a través de los CMAE garantizara los métodos cualitativos y cuantitativos para la exploración médica de percepción de colores.
6.2.5.3	Más restrictivo.- A partir de los 65 años, se realizará en forma semestral. El solicitante de una evaluación médica Clase 1 será objeto de una prueba de audiometría de tono puro con motivo de la expedición inicial de la evaluación, como mínimo una vez cada dos (2) años hasta la edad de 40 años y, a continuación, como mínimo, una vez cada año. A partir de los 65 años, se realizará en forma semestral.
6.2.5.4	Más restrictivo.- El solicitante de una evaluación médica Clase 3 será objeto de una prueba de audiometría de tono puro con motivo de la expedición inicial de la evaluación, como mínimo, una vez cada dos (2) años hasta la edad de 40 años y, a continuación, como mínimo, una vez cada año.
6.2.5.5	Más restrictivo.- Para lo requerido en los párrafos (4) y (5), como alternativa pueden utilizarse otros métodos que proporcionen resultados equivalentes (logoaudiometría o audiometría del lenguaje, de la voz articulada con discriminación).
6.3.2.6.1	Más restrictivo.- Desde los 40 años de edad, la electrocardiografía de esfuerzo se efectuara bianualmente y, a partir de los 60 años de edad, se efectuara anualmente.
6.3.3.2.3	Más restrictivo.- El Estado Peruano es más restrictivo en la agudeza visual, cuyo examen se realiza cada 3 años.
6.4.2.6.2	Más restrictivo.- A cualquier edad, de existir factores personales o situaciones clínicas subyacentes de riesgo cardiovascular basado en la historia clínica del postulante, en su reconocimiento físico o en exámenes de apoyo diagnóstico, la electrocardiografía de esfuerzo (ergometría) debe formar parte del reconocimiento del corazón, cuando se efectúa una exploración médica. Desde los 40 años de edad, la electrocardiografía de esfuerzo se efectuará bianualmente y, a partir de los 60 años de edad, se efectuará anualmente.
6.5.2.21.	La solicitante que está gestando, luego que un CAA determine que su gestación es de poco riesgo, podrá ser considerada apta hasta un período anterior al último día de la semana 34 de gestación.
6.5.3.2.3	El Estado Peruano es más restrictivo en la agudeza visual, cuyo examen se realiza cada 3 años.

Anexo 2: Reglamento del aire. Décima edición, Julio de 2005.	
Capítulo 1	Definiciones
3.8.1	Más restrictivo.- De acuerdo a lo Indicado en el Anexo 2 Apéndice 2 " Interceptación de Aeronaves Civiles" y 3.8 "Interceptación", el Estado Peruano ha adoptado en gran medida lo que se indica en el Anexo, lo que sí es que se ha realizado una evaluación integral en mayor detalle " más restrictiva" en la cual intervienen otras entidades del Estado Peruano que es la Fuerza Aérea donde se detallan todos los procedimientos adecuados según le Anexo 2, tanto en vuelo como en la superficie.

Anexo 3: Servicio meteorológico para la navegación aérea internacional. Parte I - SARPS básicos, Parte II Apéndices y adjuntos. Decimonovena edición, julio de 2016
Sin diferencias

Anexo 4: Cartas aeronáuticas. Undécima edición, Julio de 2009
Sin diferencias

Anexo 5: Unidades de medida que se emplearán en las operaciones aéreas y terrestres. Quinta edición, Julio de 2010.
Sin diferencias

Anexo 6: Operación de aeronaves. Parte I – Transporte aéreo comercial internacional - Aviones. Décima edición, Julio de 2016 – Enmienda 42.	
Capítulo 4	Operaciones de vuelo
4.2.7.4	No implementado
4.2.8.5	No implementado
4.7.5.7	No implementado
Capítulo 5	Limitaciones de utilización de la performance del avión
5.2.1	No implementado
Capítulo 6	Instrumentos, equipo y documentos de vuelo del avión
6.19.3	Menos restrictivo.- El Estado peruano ha establecido como fecha de implementación el 01 de junio del 2020. RAP 121 8.5.5
Capítulo 11	Manuales, libros de a bordo y registros
11.4.2	No implementado
11.4.3	Más restrictivo.- El Estado Peruano establece conservar el Log Book por 2 años

Anexo 6: Operación de aeronaves. Parte II – Aviación General Internacional - Aviones, Novena edición, Julio de 2016.
Sin diferencias

Anexo 6: Operación de aeronaves. Parte III – Operaciones Internacionales – Helicópteros.	
Capítulo 4	Instrumentos, equipo y documentos de vuelo del helicóptero
4.5.2.6	Parcialmente Implementado.- No ha sido considerado llevar alguna balsa a bordo, que sea activada a control.
4.5.2.7	No implementado
4.5.2.8	No implementado
4.5.3.2	No implementado

Anexo 7: Marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves. Sexta Edición, Julio de 2012	
Definiciones	
Marca común	No implementado
Autoridad de registro de marca común.	No implementado
Organismo internacional de explotación	No implementado
Ornitóptero.	No implementado
Capítulo 2	Clasificación de aeronaves
2.1	No implementado
2.2	No implementado
2.3	No implementado

Anexo 8 , Aeronavegabilidad, Undécima edición Julio de 2010	
Sin diferencias	

Anexo 9: Facilitación. Decimoquinta edición, octubre de 2017.	
Capítulo 6	Aeropuertos internacionales — Instalaciones y servicios para el tráfico
6.47	Más restrictivo.- Está prohibido el ingreso o salida de montos de dinero superior a los 30,000 dólares a territorio peruano
6.48	Más restrictivo.- La restricción de aduanas señala que cualquier exceso a 30,000 dólares está prohibido.

Anexo 10, Telecomunicaciones Aeronáuticas. Volumen 1 - Radio ayudas para la Navegación. Sexta edición Julio de 2006	
Capítulo 2	Disposiciones generales relativas a las radio ayudas para la navegación
2.1.6	No implementado
Capítulo 3	Especificaciones relativas a las radio ayudas para la navegación
3.1.2.1.1	El Perú no utiliza radiobalizas VHF.
3.1.2.1.2	El Perú no utiliza radiobalizas VHF.
3.1.3.3.3	No implementado
3.1.3.5.3.1	No implementado
3.1.3.5.4	No implementado
3.1.3.6.2	No implementado
3.1.3.7.3	No implementado
3.1.3.10.2.1	No implementado
3.1.3.11.3.2	No implementado
3.1.3.12.2	No implementado
3.1.3.12.4	No implementado

3.1.5.1.2	No implementado
3.1.5.1.5	No implementado
3.1.5.1.6	No implementado
3.1.5.5.2.1	No implementado
3.1.5.6.2	No implementado
3.1.5.7.2	No implementado
3.1.5.7.3.2	No implementado
3.1.5.8.1	No implementado
3.1.5.8.2	No implementado
3.1.5.8.4	No implementado
3.1.6.2	No implementado
3.1.6.3	No implementado
3.1.7.4.1	El Perú no utiliza radiobalizas
3.1.7.4.2	El Perú no utiliza radiobalizas
3.1.7.5.1	El Perú no utiliza radiobalizas
3.1.7.6.1	El Perú no utiliza radiobalizas
3.1.7.6.1.1	El Perú no utiliza radiobalizas
3.1.7.6.1.2	No implementado
3.1.7.6.2	El Perú no utiliza radiobalizas
3.1.7.6.2.1	El Perú no utiliza radiobalizas
3.1.7.6.2.2	No implementado
3.1.7.6.3.1	El Perú no utiliza radiobalizas
3.1.7.6.4	El Perú no utiliza radiobalizas
3.1.7.6.5.1	No implementado
3.1.7.6.5.2	No implementado
3.2.1.2	No implementado
3.2.4.1	No implementado
3.2.4.2.1	No implementado
3.2.4.3.1	No implementado
3.2.4.3.2	No implementado
3.2.4.3.2.1	No implementado
3.2.4.4	No implementado
3.2.4.5	No implementado
3.3.6.5.1	No implementado
3.3.6.6.1	No implementado
3.4.4.3	No implementado
3.4.6.4	No implementado
3.4.7.1	No implementado
3.4.8.2	No implementado
3.4.8.4	No implementado
3.5.2.4	No implementado
3.5.2.6.3.1	No implementado
3.5.2.7	No implementado
3.5.3.1.2.3	No implementado
3.5.3.1.4.1	No implementado
3.5.3.1.4.3	No implementado

3.5.3.3.2	No implementado
3.5.3.4.3	No implementado
3.5.3.4.5	No implementado
3.5.3.5.2	No implementado
3.5.3.6.2.2	No implementado
3.5.3.6.2.3	No implementado
3.5.3.6.2.4	No implementado
3.5.3.6.2.5	No implementado
3.5.3.7.1	No implementado
3.5.3.7.2	No implementado
3.5.3.8	No implementado
3.5.4.1.4.2	No implementado
3.5.4.1.4.4	No implementado
3.5.4.1.5.1	No implementado
3.5.4.1.5.3	No implementado
3.5.4.1.5.5	No implementado
3.5.4.1.6.2	No implementado
3.5.4.2.3.7	No implementado
3.5.4.2.9	No implementado
3.5.4.2.10	No implementado
3.5.4.3.4	El Perú no utiliza DME/P
3.5.4.5.1.1	No implementado
3.5.4.5.1.2	No implementado
3.5.4.7.3.5	No implementado
Definición: Puerto de la Antena	No implementado
Definición: Relación Axial	No implementado
3.7.3.4.4.3.2	El Perú no utiliza SBAS
3.7.3.5.3.1.1	No implementado
3.7.3.5.3.1.2	No implementado
3.7.3.5.4.4.2.1	No implementado
Anexo 10: Telecomunicaciones Aeronáuticas. Volumen 2 - Procedimientos de comunicaciones, incluso los que tienen categoría de PANS. Séptima edición Julio de 2016	
Sin diferencias	
Anexo 10: Telecomunicaciones Aeronáuticas. Volumen 3 - Parte I - Sistemas de comunicaciones de datos digitales; Parte II - Sistemas de comunicaciones orales. Segunda edición Julio de 2007	
Sin diferencias	
Anexo 10: Telecomunicaciones Aeronáuticas. Volumen 4 - Sistema de radar de vigilancia y sistema anticolidión. Quinta edición Julio de 2014, Enmienda 90	
Capítulo 4 Sistemas de vigilancia y anticolidión	
4.3.5.3.3	No implementado.- El Estado peruano ha establecido como fecha de implementación el 01 de junio del 2020.
Anexo 10: Telecomunicaciones Aeronáuticas. Volumen 5 - Utilización del espectro de radiofrecuencias aeronáuticas. Tercera edición Julio de 2013	
Sin diferencias	

Anexo 11: Servicios de Tránsito Aéreo. Decimocuarta edición, julio de 2016	
Capítulo 1	Definiciones
Espacio aéreo con servicio de asesoramiento.	No implementado
Horario de trabajo de los controladores de tránsito aéreo	No implementado
Zona peligrosa	No implementado
Servicio	No implementado
Periodo de servicio	No implementado
Fatiga	No implementado
Sistema de gestión de riesgos asociados a la fatiga (FRMS)	No implementado
Servicio de diseño de procedimientos de vuelo por instrumentos	No implementado
Clasificación de los datos aeronáuticos de acuerdo con su integridad	No implementado
Período fuera de servicio	No implementado
Comunicación basada en la performance (PBC)	No implementado
Vigilancia basada en la performance (PBS)	No implementado
Especificación de performance de vigilancia requerida (RSP)	No implementado
Tiempo en el puesto de trabajo	No implementado
Capítulo 2	Generalidades
2.4.1	En el Estado Peruano, en los aeródromos públicos o privados se deben implantar servicios de tránsito aéreo, contando con la aprobación previa de la DGAC, de acuerdo a los criterios establecidos en la RAP311, 2.4.1.
2.9.1	No implementado
2.9.2	No implementado
2.9.3	No implementado
2.12.2	El Estado Peruano ha incluido la dependencia AFIS en la RAP311, 2.11 b)
2.13.2	No implementado
2.14.1	No implementado
2.14.2	No implementado
2.16.2	El Estado Peruano establece rutas normalizadas de rodaje.
2.19.3	No implementado
2.19.4	No implementado
2.24.1.1	No implementado
2.33.1	No implementado
2.33.2	No implementado
2.33.3	No implementado
2.33.4	No implementado
2.33.5	No implementado
2.34	No implementado

Capítulo 3	Servicio de control de tránsito aéreo
3.3.5	No implementado
Capítulo 4	Servicio de información de vuelo
4.3.2.1	No implementado
4.3.2.2	No implementado
4.3.2.3	No implementado
4.3.2.4	No implementado
4.3.2.5	No implementado
4.3.3.1	No implementado
4.3.3.2	No implementado
4.3.3.3	No implementado
4.3.3.4	No implementado
4.3.3.5	No implementado
4.3.4.7	No implementado
4.4.1	No implementado
4.4.2	No implementado
Capítulo 6	Requisitos de los servicios de tránsito aéreo respecto a comunicaciones
6.1.1.2	No implementado

Anexo 12: Búsqueda y Salvamento. Octava edición julio de 2004
Sin diferencias

Anexo 13: Investigación de accidentes e incidentes de aviación. Undécima edición, julio de 2016
Sin diferencias

Anexo 14: Volumen I - Diseño y operaciones de aeródromos. Séptima edición, julio de 2016	
Capítulo 1	Generalidades
1.2.2	Más restrictivo.- El Estado peruano a través de la Ley de Aeronáutica Civil del Perú, en el Artículo 26°, establece que los aeródromos son públicos o privados. Son aeródromos públicos los que están destinados al uso público, los demás son privados.
1.4.2	Más restrictivo.- El Estado peruano a través de la Ley de Aeronáutica Civil del Perú, en el Artículo 26°, establece que los aeródromos son públicos o privados. Son aeródromos públicos los que están destinados al uso público, los demás son privados.
Capítulo 9	Servicios operacionales, equipo e instalaciones de aeródromo
9.1.1	Menos restrictivo.- El Estado Peruano exige que el Plan de Emergencia del explotador de aeródromo sea aprobado por la DGAC, además de que el citado explotador cuente con un Manual de Procedimientos para el Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios
9.1.3	Más restrictivo.- El Estado Peruano considera que de existir Instituciones públicas o privadas que puedan aportar esfuerzos dentro del Plan de Emergencia, es necesario incorporarlas funcionalmente.

9.1.4	Más restrictivo.- El nombre que corresponde al centro coordinador de salvamento es el Comité Nacional de Coordinación de Búsqueda y Salvamento.
9.2.1	Más restrictivo.- El Estado Peruano considera que los requisitos relativos a la extinción de incendios de edificios, depósitos de combustible o cualquier otro material peligroso en el aeródromo no se tienen en cuenta en esta parte de la Regulación, dichos requisitos deberán ser considerados por el explotador del aeródromo en el Plan de Emergencias. Asimismo, no se considera la posibilidad de que la Estación SEI se encuentre fuera del mismo, toda vez que dicha estación contra incendio debe tener un acceso directo a la pista.
9.2.2	Más restrictivo.- El Estado Peruano ha incluido requisitos materiales para cuando el aeródromo este situado en zonas con agua/pantanosas.
9.2.19	Más restrictivo.- El Estado Peruano considera adicionalmente a lo establecido por ICAO, a la Norma Técnica Peruana del rubro de agentes extintores.
9.2.21	Más restrictivo.- El Estado Peruano considera que los productos químicos secos en polvo podrán sustituirse por otro agente complementario, toda vez que en este caso se puede considerar que es posible la sustitución por agua para producción de espuma, lo cual no es el motivo de esta parte de la regulación. Adicionalmente se indica que el explotador del aeródromo debe tener los concentrados de espuma y agentes complementarios dentro del tiempo de vida útil.
9.2.26	Más restrictivo.- El Estado Peruano considera que la aplicación de la dotación de herramientas es aplicable a cada vehículo.
9.2.31	Más restrictivo.- El Estado Peruano considera que todas las unidades contra incendio no deben llegar en más de 03 minutos desde la llamada inicial.
9.2.33	Más restrictivo.- El Estado Peruano considera que no basta con emplear un sistema de mantenimiento preventivo de los vehículos contra incendio, sino contar con un Programa de Mantenimiento que considere, adicional a los vehículos, los equipos del citado servicio.
9.2.35	Más restrictivo.- El Estado Peruano considera colocar en esta parte, que el camino de acceso pueda ser fácilmente distinguible, colocando balizas con material reflectivo adherido como borde a intervalos de unos 10 m.
9.2.36	Más restrictivo.- El Estado Peruano considera que las balizas deben estar adheridas con material reflectivo, con la finalidad de ser visualizadas en condiciones nocturnas por el personal del SEI.
9.2.37	Más restrictivo.- El Estado Peruano considera que es necesario remarcar el que se debe dar cumplimiento con el tiempo de respuesta establecido.
9.2.38	Más restrictivo.- El Estado Peruano considera que la estación contra incendios debe además de contar con un acceso directo al área de la pista, que esta debe permanecer libre de obstáculos, así como contar con un hidrante para abastecimiento de agua, señalización de zonas de seguridad, vías de escape y equipos y/o sistemas para extinción de incendios.
9.2.39	Más restrictivo.- El Estado Peruano considera que los vehículos contra incendio deben contar con una comunicación en frecuencia aeronáutica.
9.2.40	Más restrictivo.- El Estado Peruano considera que en cuanto al sistema de alerta sonora debe indicarse que este sea de manera independiente, el del accionado desde la torre o de la estación SEI u otra estación satélite si los hubiere.
9.2.41	Más restrictivo.- El Estado Peruano considera que se deben señalar las características de desempeño mínimas de los vehículos contra incendio, así como de llevar un mantenimiento periódico a fin de garantizar la plena operatividad de los vehículos y equipos del SEI.

9.2.43	Más restrictivo.- El Estado Peruano considera que el personal SEI debe contar con un Manual de Procedimientos SEI, el cual debe contener el Programa de Mantenimiento SEI, así como del Programa de Instrucción y Entrenamiento SEI.
9.2.46	Más restrictivo.- El Estado Peruano considera que se deben establecer requisitos para ser considerado como candidato a ocupar una plaza como bombero de aeródromo, así como para la categoría necesaria para conducir los vehículos contra incendio.
9.3.1	Más restrictivo.- El Estado Peruano considera que es necesario indicar que el Apéndice A de la RAP 314 establece criterios para la elaboración del plan.
9.4.5	Más restrictivo.- El Estado Peruano considera indicar que la DGAC, en calidad de Autoridad Aeronáutica debe tener debidamente en cuenta las inquietudes de seguridad operacional de la aviación relacionadas con urbanizaciones próximas al aeródromo que puedan atraer aves y otros animales. Asimismo, considera establecer requisitos mínimos para la gestión de fauna por parte del explotador del aeródromo.
9.9.2	Más restrictivo.- El Estado Peruano considera agregar en el literal c) que adicionalmente todo equipo requerido debe ser frangible y se montará lo más bajo posible.
9.9.5	Más restrictivo.- El Estado Peruano considera que en el literal c) se especifique que el elemento deba ser frangible y debe montarse lo más bajo posible.

Anexo 14: Aeródromos. Volumen II – Helipuertos. Cuarta edición, julio de 2013

Sin diferencias

Anexo 15: Servicio de información aeronáutica. Decimoquinta edición, julio de 2016

Sin diferencias

Anexo 16: Protección del medio ambiente. Volumen I - Ruido de aeronaves. Octava edición, julio de 2017

Sin diferencias

Anexo 16: Protección del medio ambiente. Volumen II - Emisiones de los motores de las aeronaves. Cuarta edición, julio de 2016

Sin diferencias

Anexo 16: Protección del medio ambiente. Volumen III - Emisiones de CO2 de los aviones. Primera edición, julio de 2017

Sin diferencias

Anexo 18: Transporte sin riesgo de mercancías peligrosas por vía aérea. Cuarta edición, julio de 2011.

Capítulo 1	Definiciones
Accidente imputable a mercancías peligrosas.	Más restrictivo.- La definición contenida en nuestra regulación aeronáutica adicionalmente amplía la definición establecida en el anexo 18, haciendo cierta referencia a situaciones determinadas que constituyen un accidente.