

**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 exceda 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 (Decima edición Julio de 2005)

## CAPITULO 1

### Oficina del Servicio de Información de Vuelo (OSIV):

Oficina designada para elaborar los informes meteorológicos, proporcionar el asesoramiento para la elaboración de planes de vuelo (en lo relativo a la información meteorológica y operacional disponible en los aeródromos de origen, destino y alterno, las condiciones prevalecientes en la ruta, para su correcto llenado del plan de vuelo), coordinar los planes de vuelo con el ATC antes de la salida de la aeronave; notificar situaciones de emergencia; atender las comunicaciones Radiotelefónicas de los pilotos en donde esté disponible; mantener la vigilancia del vuelo desde su inicio hasta su terminación; asesorar a los pilotos para el cierre del plan de vuelo; proporcionar cualquier información requerida posterior a su aterrizaje.

## CAPITULO 3

### 3.1 Protección de personas y propiedad.

- 3.1.7 A menos de que se cuente con autorización de la Autoridad Aeronáutica, para efectuar vuelos acrobáticos, el piloto es el único ocupante de la aeronave a excepción de los vuelos de Adiestramiento de doble mando, donde debe ser acompañado por un instructor autorizado, y en ningún caso se debe efectuar:
- a) sobre ciudades, pueblos o lugares habitados o sobre reuniones de personas al aire libre;
  - b) en cualquier aerovía o ruta, espacio aéreo de un aeródromo/aeropuerto controlado;
  - c) a una altura inferior a 150 mts (500 ft) sobre la superficie terrestre u agua;
  - d) cuando existan condiciones meteorológicas por instrumentos;
  - e) cualquier otra que dicte la Autoridad Aeronáutica.

**3.3 Planes de vuelo**

3.3.1.4 Se presenta un plan de vuelo para un vuelo IFR o VFR controlado, por lo menos 30 minutos antes de la salida, o, si se presenta durante el vuelo, por lo menos 10 minutos antes de la hora en que se calcule que la aeronave debe llegar al punto previsto de entrada en un área de control o en un área con servicio de asesoramiento.

**3.9 Mínimas VMC de visibilidad y distancia de las nubes**

Excepto cuando se tenga permiso de la autoridad aeronáutica, todas las aeronaves en vuelo VFR deben observar los valores de techo y visibilidad igual o superior a los señalados para operar en Condiciones Meteorológicas Visuales (VMC), como se indica en la tabla 1.

**CAPITULO 4****Reglas de Vuelo Visual**

4.7 Los vuelos VFR en vuelo horizontal de crucero cuando operen por encima de 600 M (2000 FT) con respecto al terreno o al agua, se deben efectuar a un nivel de vuelo apropiado a la derrota, como se especifica en la tabla de niveles de crucero que figura en el Apéndice "C" Normativo.

**3 ANEXO 3 SERVICIO METEOROLOGICO PARA LA NAVEGACION AEREA INTERNACIONAL (Decimoséptima edición Julio 2010)****CAPITULO 4****4.6 Observación y notificación de elementos meteorológicos**

4.6.2.1 La visibilidad, según lo definido se medirá u observará, y se notificará en metros, kilómetros y millas náuticas.

**CAPITULO 11****11.4 Utilización del servicio de enlace de datos aeronáuticos — Contenido del D-VOLMET**

Solo se difunden informes meteorológicos METAR y SPECI

**11.5 Utilización del servicio de radiodifusión aeronáutica — Contenido de las radiodifusiones VOLMET**

11.6.1 Solo se difunden informes meteorológicos METAR y SPECI.

11.6.2 Solo se difunden informes meteorológicos METAR y SPECI.

**4 ANEXO 4 CARTAS AERONAUTICAS (Undécima edición 2009)****CAPÍTULO 2. Especificaciones generales**

2.1.8 Por cuestión operacional México no utiliza el tamaño de hojas recomendado por la OACI, Utiliza un tamaño de las hojas de 216 x 139 mm.

**CAPITULO 16 Carta Aeronáutica Mundial — OACI 1:1 000 000****16.6 Identificación**

El índice de las cartas esc. 1:1 000000 es Mexicali, Cd Juárez, Hermosillo, Chihuahua, Nuevo Laredo, Culiacán, Monterrey, Guadalajara, México, Mérida, Acapulco y Tuxtla Gutiérrez.

**CAPÍTULO 17 Carta Aeronáutica — OACI 1:500 000**

Méjico no produce esta carta, debido a que se da cumplimiento con la producción de la Carta Aeronáutica Mundial escala 1:1000 000.

**CAPÍTULO 18. Carta de Navegación Aérea — OACI, Escala pequeña.**

Méjico no produce esta carta, debido a que se da cumplimiento con la producción de la Carta Aeronáutica Mundial escala 1:1000 000.

**CAPÍTULO 19. Carta de Posición — OACI**

Méjico no produce esta carta, debido a que se da cumplimiento con la publicación de la Carta de ruta.

## 5 ANEXO 8 AERONAVEGABILIDAD (Undécima edición Julio de 2010):

Méjico no emite Certificados de Tipo. Méjico 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 Méjico como propias.

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

En Méjico no se convalida el certificado de aeronavegabilidad.

## PARTE I DEFINICIONES

<b>Aeronave</b>	Cualquier vehículo capaz de transitar con autonomía en el espacio aéreo con personas, carga o correo
<b>Condición de aeronavegabilidad</b>	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
<b>Peso de cálculo para el aterrizaje</b>	Peso máximo de la aeronave que, para fines de cálculo estructural, se supone que se preverá para aterrizar
<b>Peso de cálculo para el despegue</b>	Peso máximo con el que una aeronave puede iniciar la carrera de despegue especificado en el manual de vuelo de la aeronave
<b>Peso de cálculo para el rodaje</b>	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
<b>Motor</b>	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
<b>Helicóptero</b>	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
<b>Mantenimiento</b>	Cualquier acción o combinación de acciones de inspección, reparación, alteración o corrección de fallas o daños de una aeronave, componente o accesorio
<b>Altitud presión</b>	La presión atmosférica expresada en términos de altitud que corresponde a la presión en la atmósfera estándar
<b>Reparación</b>	Acción de mantenimiento de una aeronave, componente o accesorio a fin de restablecer su condición de operación normal
<b>Certificado de tipo</b>	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

## 6 ANEXO 11 SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO (Decimotercera edición Julio de 2001):

## CAPITULO 2

- 2.5 Designación de las partes de espacio aéreo y aeródromos controlados donde se facilitarán servicios de tránsito aéreo
- 2.5.2.2.1.1 Aquellas partes de espacio aéreo controlado, en las que se determine que también se suministrará servicio de control de tránsito aéreo a los vuelos VFR, se designarán como espacio aéreo de Clases B o C.

**2.6 Clasificación del espacio aéreo.**

2.6.1 Para los efectos del suministro de los Servicios de Tránsito Aéreo y el establecimiento de reglas y requisitos de operación, en el espacio aéreo bajo la jurisdicción de México, este se clasifica con algunas de las letras que a continuación se describen:

- a) CLASE A.- Sólo se permiten vuelos IFR. Todos los vuelos IFR están sujetos al Servicio de Control de Tránsito Aéreo (ATC). Se suministra separación al vuelo IFR del IFR
- b) CLASE B.- Se permiten vuelos IFR y VFR. Todos los vuelos IFR y VFR están sujetos al Servicio de Control de Tránsito Aéreo (ATC). Se suministra separación al vuelo IFR del IFR, al IFR del VFR y al VFR del VFR. Esta clase de espacio aéreo se establece cuando se disponga de servicio radar
- c) CLASE C.- Se permiten vuelos IFR y VFR. Todos los vuelos IFR y VFR están sujetos al Servicio de Control de Tránsito Aéreo (ATC). Se suministra separación al vuelo IFR del IFR, y al IFR del VFR. Se proporciona información de tránsito aéreo o asesoramiento anticolisión a solicitud del piloto para los vuelos VFR de otros VFR. Esta clase de espacio aéreo se establece cuando se disponga de servicio radar
- d) CLASE D.- Se permiten vuelos IFR y VFR. Los vuelos IFR están sujetos al Servicio de Control de Tránsito Aéreo (ATC). Se suministra separación reglamentaria al vuelo IFR del IFR dentro de las áreas terminales y zonas de control, excluyendo las zonas de tránsito de aeropuerto. Se proporciona separación de control de aeródromo a los vuelos IFR del VFR y VFR del VFR en el circuito de tránsito y dentro de los aeropuertos controlados. Se proporciona información de tránsito a los vuelos IFR de VFR y VFR de VFR, en la medida de lo posible, en áreas de control terminal y zonas de control; y al VFR del VFR en las zonas de tránsito de aeródromo, y dentro de 10 millas de radio de las áreas de control terminal y zonas de control. Se proporciona asesoramiento anticolisión a solicitud del piloto, al vuelo IFR del VFR y VFR del IFR en áreas y zonas con servicio radar, por parte de la unidad de control de tránsito aéreo radar
- e) CLASE E.- Se permiten vuelos IFR y VFR. Los vuelos IFR están sujetos al ATC. Se suministra separación al vuelo IFR del IFR. Se proporciona información de tránsito al vuelo IFR del VFR; y al VFR del IFR en la medida de lo posible, siempre y cuando el VFR establezca comunicación con el ATC. La Clase E no se utilizará para zonas de control
- f) CLASE F.- Se permiten vuelos IFR y VFR. Los vuelos IFR reciben el servicio de asesoramiento de tránsito aéreo respecto a otros vuelos IFR, mediante información y sugerencias que permitan al piloto mantener su separación. Se proporciona el servicio de información de vuelo a las aeronaves IFR y VFR a solicitud del piloto
- g) CLASE G.- Se permiten vuelos IFR y VFR. Se proporciona servicio de información de vuelo a las aeronaves IFR y VFR a solicitud del piloto. Se suministra servicio de información de vuelo a los vuelos IFR y VFR que operen en aeropuertos civiles con servicio de información de vuelo de aeródromo

**CAPÍTULO 3. Servicio de Control de Tránsito Aéreo****3.1 Aplicación**

3.1.1 Se suministrara servicio de control de tránsito aéreo:

- a) A todos los vuelos IFR en el espacio aéreo clase A, B, C, D y E;
- b) A todos los vuelos VFR en el espacio aéreo clase B y C;
- c) A todos los vuelos especiales VFR dentro de espacios aéreos clase B, C y D;
- d) A todo el tránsito de aeródromo en los aeródromos controlados

**7 ANEXO 15 SERVICIOS DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA (Duodécima edición Julio 2004)****CAPÍTULO 5 NOTAM****5.1 Iniciación**

5.1.1.4 En México el establecimiento y activación de áreas prohibidas, restringidas o peligrosas se hace hasta con 24 horas de antelación

**5.2 Especificaciones generales**

5.2.3 En México no se elabora SNOWTAM

**CAPÍTULO 7 Circulares de Información Aeronáutica (AIC)****7.1 Iniciación**

7.1.1.2 En México no se elabora SNOWTAM

**8 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