

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

<b>Anexo 1: Licencias de Personal. Undécima edición, Julio de 2011</b>	
<b>Capítulo 1</b>	<b>Definiciones y reglamento general relativos al otorgamiento de licencias.</b>
<b>1.2.5.2</b>	Más restrictivo.- La licencia de piloto privado, Planeador y Globo son clase 2 y los controladores de tránsito aéreo es clase 3.
<b>1.2.5.2.3</b>	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
<b>1.2.5.2.4</b>	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.
<b>1.2.5.2.5</b>	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.
<b>Capítulo 2</b>	<b>Licencias y habilitaciones para pilotos</b>
<b>2.1.10.1</b>	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.
<b>2.4.3.1.1</b>	Más restrictivo.- El Estado peruano solicita un mínimo de 220 horas al total general o 200 si está en un programa continuo.
<b>2.4.3.1.1.1</b>	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.