

**GEN 1-7 DIFERENCIAS RESPECTO DE LAS NORMAS, METODOS RECOMENDADOS Y  
PROCEDIMIENTOS DE LA OACI**

**ANEXO 1 – LICENCIAS AL PERSONAL**

A continuación se detallan las diferencias más significativas entre la RAC LPTA de Guatemala y el Anexo 1 de la OACI.

Norma de referencia de la OACI	Reglamentación referencia de Guatemala	Categoría A	Categoría B	Categoría C	Observaciones
1.2.1	RAC LPTA CAP. 1 SECCIÓN 1.2, 1.2.1, 1.2.1.1, 1.2.1.2, 1.2.1.3	X			El Estado de Guatemala no emite licencias de Navegante debido a que no se utiliza en las operaciones realizadas en el Estado y a nivel mundial se utiliza muy poco. El Estado de Guatemala emite licencias adicionales a las establecidas por OACI: Licencia de técnico de mantenimiento I y técnico de mantenimiento II, auxiliar de mecánico, licencia de tripulante de cabina, licencia de Especialista de AIS.
1.2.4.4	RAC LPTA CAP.1 SECCIÓN 1.2.4.3	X			Se requiere que el titular porte siempre la Licencia, Certificado Médico y Certificado de Validez.
1.2.5.2	RAC LPTA CAP. 1 SECCIÓN 1.2.5.2	X			El periodo de validez del certificado médicos establece de la siguiente manera: 12 meses licencia de alumno piloto, 12 meses licencia de piloto privado avión-helicóptero, 06 meses licencia de piloto comercial con tripulación múltiple, licencia de piloto comercial de transporte avión-helicóptero o, 12 meses licencia de piloto de planeador, licencia globo libre, licencia de navegante (Ingeniero de Vuelo), licencia de mecánico abordó, licencia de tripulante de cabina, licencia de operador de estación aeronáutica, licencia de operador de Estación aeronáutica, licencia de controlador de tránsito aéreo, licencia de despachador de vuelo, licencia de mecánico de mantenimiento de tipo I, II y auxiliar de mecánico, licencia de meteorólogo, licencia de especialista AIS y licencia para técnico en comunicaciones aeronáuticas.
1.2.5.2.2		X			Nuestro requisito en la RAC LPTA CAP. I y sección 1.2.5.2, requiere 06 meses, no importando la edad.
1.2.5.2.3		X			Nuestro requisito en la RAC LPTA CAP.I y sección 1.2.5.2 requiere 06 meses, ni importando la edad.

Norma de referencia de la OACI	Reglamentación referencia de Guatemala	Categoría A	Categoría B	Categoría C	Observaciones
1.2.5.2.6	RAC LPTA CAP. 1 SECCIÓN 1.2.5.2.2	X			El Estado establece: a) Solo se permite por un periodo de 3 meses cuando sea tripulación de vuelo de una aeronave dedicada a operaciones no comerciales. b) Un periodo de 45 días, si se trata de un miembro de la tripulación de vuelo de una aeronave dedicada a operaciones comerciales. c) si se trata de un piloto privado, un solo período que no exceda de 06 meses.
2.1.6	RAC LPTA CAP. 2 SECCIÓN 2.1.6	X			Se especifican las actividades en las que se utilizará el entrenador sintético.
2.3.1.1	RAC LPTA CAP. 2 SECCIÓN 2.3.1 2.7.1 2.14.1	X			Las licencias de piloto privado dirigible y aeronaves de despegue vertical están parcialmente implementadas.
2.4.3.1.1	RAC LPTA CAP. 2 SECCIÓN 2.4.1.3 2.4.1.3.1, 2.4.1.3.1.1, 2.4.1.3.1.2	X			El Estado establece que la licencia comercial pueda otorgarse en aviones monomotor o en avión multimotor.
2.4.3.1.1.1	RAC LPTA CAP. 2 SECCIÓN 2.4.1.3 2.4.1.3.1, 2.4.1.3.1.1, 2.4.1.3.1.2	X			Los requisitos de horas se amplían para que se apliquen en monomotor y multimotor.

**ANEXO 2 – REGLAMENTO DEL AIRE**  
NINGUNA

**ANEXO 3 – METEOROLOGÍA**  
NINGUNA

**ANEXO 4 - CARTAS AERONÁUTICAS**  
NINGUNA

**ANEXO 5 - UNIDADES DE MEDIDA QUE SE EMPLEARÁN EN LAS OPERACIONES  
AÉREAS Y TERRESTRES**  
NINGUNA

**ANEXO 6- OPERACIÓN DE AERONAVES**  
NINGUNA

**ANEXO 7 - MARCAS DE NACIONALIDAD Y MATRÍCULA DE LAS AERONAVES**  
NINGUNA

**ANEXO 8 - AERONAVEGABILIDAD**  
NINGUNA

**ANEXO 9 – FACILITACIÓN**  
NINGUNA

**ANEXO 10 – TELECOMUNICACIONES AERONÁUTICAS**  
NINGUNA

**ANEXO 11 - SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO**  
NINGUNA

**ANEXO 12 – BÚSQUEDA Y SALVAMENTO**  
NINGUNA

**ANEXO 13 – INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN**  
NINGUNA

**ANEXO 14 – AERÓDROMOS**

CAPITULO 3 CARÁCTERÍSTICAS FÍSICAS		
NORMA	TEXTO DEL ANEXO 14 VOLUMEN	TEXTO DE LA DIFERENCIA IDENTIFICADA POR EL ESTADO
3.4.3	<p>3.4.3 Siempre que sea posible, toda franja que comprenda un pista para aproximaciones de precisión se extenderá lateralmente hasta una distancia de por lo menos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— 150 m cuando el número de clave sea 3 ó 4; y</li> <li>— 75 m cuando el número de clave sea 1 ó 2;</li> </ul> <p>a cada lado del eje de la pista y de su prolongación a los largo de la franja.</p>	<p>RAC 14 Subparte D, Capítulo 1, 1.12</p> <p>1.12.3 Siempre que sea posible, toda franja que comprenda una pista para aproximaciones de precisión se debe extender lateralmente hasta una distancia de por lo menos:</p> <p><b>Para aeródromos nuevos construidos a partir de octubre de 2016</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) 150 m cuando el número de calve sea 3 ó 4; y</li> <li>b) 74 m cuando el número de clave sea 1 ó 2;</li> </ul> <p><b>Para aeródromos existentes antes de octubre de 2016</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>c) 75 m cuando el número de clave sea 3 ó 4; y</li> <li>d) 40 m cuando el número de clave sea 1 ó 2</li> </ul> <p>a cada lado del eje de la pista y de su prolongación a lo largo de la franja.</p>

<p>3.4.4</p>	<p>3.4.4 Recomendación.— Toda franja que comprenda una pista para aproximaciones que no sean de precisión debería extenderse lateralmente hasta una distancia de por lo menos:</p> <p>– 150 m cuando el número de clave sea 3 ó 4; y</p> <p>–75 m cuando el número de clave sea 1 ó 2; a cada lado del eje de la pista y de su Prolongación a lo largo de la franja.</p>	<p>RAC 14 Subparte D, Capítulo 1, 1.12</p> <p>1.12.4 Toda franja que comprenda una pista para aproximaciones que no sean de precisión debe extenderse lateralmente hasta una distancia de por lo menos:</p> <p><b>Para aeródromos nuevos construidos a partir de octubre 2016</b></p> <p>a) 150 m cuando el número de clave sea 3 ó 4; y</p> <p>b) 75 m cuando el número de clave sea 1 ó 2;</p> <p><b>Para aeródromos existentes antes de octubre 2016</b></p> <p>c) 75 m cuando el número de clave sea 3 ó 4; y</p> <p>d) 40 m cuando el número de clave sea 1 ó 2</p>
--------------	--	--

**ANEXO 15 – GESTIÓN DE LA INFORMACIÓN AERONÁUTICA**  
NINGUNA

**ANEXO 16 – PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE**  
NINGUNA

**ANEXO 17–SEGURIDAD PROTECCIÓN DE LA AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL  
CONTRA LOS ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA**  
NINGUNA

**ANEXO 18- TRASPORTE SIN RIESGOS DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR VÍA AÉREA**

<p>10.2.2 Los programas de instrucción sobre mercancías peligrosas requeridos para los operadores postales designados estarán aprobados por la autoridad de aviación civil del Estado en el cual el operador postal designado acepta el correo.</p>
<p>10.2.3 Recomendación.— Los programas de instrucción sobre mercancías peligrosas requeridos para entidades que no sean los explotadores ni los operadores postales designados deberían estar aprobados según lo determine la autoridad Nacional que corresponda.</p> <p>Nota 1.— Véase 11.4 en relación con las mercancías peligrosas enviadas por correo.</p> <p>Nota 2.— Véase 4.2.2 del Anexo 6 -- Operación de aeronaves, Parte I ¾ Transporte aéreo comercial internacional -- Aviones, con respecto a supervisión de las operaciones de un explotador extranjero.</p>
<p>11.2 Cooperación entre Estados</p> <p>Recomendación.— Todo Estado contratante debería participar en actividades de cooperación con otros Estados a propósito de la violación de los reglamentos aplicables en materia de mercancías peligrosas, con el fin de eliminarla. Las actividades de cooperación podrían comprender la coordinación de investigaciones y medidas para exigir el cumplimiento; intercambio de información sobre antecedentes en el cumplimiento de una parte sujeta a reglamentación; inspecciones conjuntas y otros enlaces técnicos; intercambio de personal técnico y reuniones y conferencias conjuntas. Entre la información apropiada que podría intercambiarse se cuentan las alertas de seguridad, boletines o avisos sobre mercancías peligrosas; las medidas reglamentarias propuestas y concluidas; los informes sobre incidentes; las pruebas documentales y de otro tipo formuladas en la investigación de accidentes; las medidas propuestas y definitivas para exigir el cumplimiento; y los materiales didácticos y de extensión apropiados para difusión pública.</p>

**ANEXO 19- SSP/SMS SAFETY STATE PROGRAM/ SAFETY MANAGMENT SYSTEMS**  
**NINGUNA**

---

**INTENCIONALMENTE EN BLANCO**

---