

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

Anexo 1: Licencias al Personal. Decimocuarta Edición, julio de 2022, Enmienda 179	
Capítulo 1	Definiciones y reglamento general relativos al otorgamiento de licencias
1.2	Reglas generales relativas a las licencias
1.2.1	Autorización para actuar como miembro de la tripulación de vuelo o como miembro de la tripulación de vuelo a distancia.
1.2.1.2	Más restrictivo: RAP 61.015 (a) (1) (2)
(a)	Licencia de miembro de la tripulación de vuelo.
(1)	Ninguna persona puede actuar como piloto al mando o en cualquier otra condición de miembro de tripulación de vuelo en una aeronave civil de matrícula peruana, a menos que tenga en su posesión una licencia vigente de piloto emitida bajo esta RAP, con las calificaciones actualizadas y específicas de la función que desempeña a bordo.
(2)	En el caso de aeronaves de matrícula extranjera operadas por un explotador nacional de servicios aéreos, ninguna persona puede actuar como piloto al mando o en cualquier otra condición de miembro de la tripulación de vuelo, a menos que tenga en su posesión una licencia vigente de piloto emitida bajo esta RAP y la convalidación o licencia del Estado de matrícula de la aeronave.
1.2.4.4.1	Más restrictivo: RAP 67.050
(a)	La renovación de un certificado médico puede ser prorrogada a discreción del AMS y la coordinación de licencias de la DGAC, a título de excepción, por un plazo máximo 45 días, siempre que sea adecuadamente sustentado y aprobado; además de cumplir: (1) El titular, mediante declaración jurada, afirme previamente que, según su percepción, la condición de salud no ha cambiado desde su última evaluación médica; (2) el titular no debe poseer una enfermedad subyacente que previamente se conozca y se encuentre controlada bajo las mejores prácticas médicas o goce de algún régimen de dispensa; y (3) tener la prevención de poder otorgarla siempre y cuando vuele con piloto acompañante, donde el mismo posea el certificado médico aeronáutico de vigencia reciente.
(b)	Esta ampliación no debe ser otorgada a titulares de licencias iguales o mayores a 60 años de edad.

GEN 1.7 DIFFERENCES FROM ICAO STANDARDS, RECOMMENDED PRACTICES AND PROCEDURES

Annex 1: Personnel Licensing. Fourteenth Edition, July 2022, Amendment 179	
Chapter 1	Definitions and General Rules Concerning Licences
1.2	General rules concerning licences
1.2.1	Authority to act as a flight crew member or remote flight crew member.
1.2.1.2	More restrictive: RAP 61.015 (a) (1) (2)
(a)	The Flight crew member licence.
(1)	A person shall not act as pilot-in-command or in any other capacity as a flight crew member in a civil aircraft of peruvian registry, unless a valid pilot's licence is held, issued under this RAP, showing the up-to-date and specific qualifications for the specific role performed on board.
(2)	In the case of foreign-registered aircraft operated by a national air operator, a person shall not act as pilot-in -command or in any other capacity as a flight crew member, unless a valid pilot's licence is held, issued under this RAP, and the validation or licence of the State of registry of the aircraft.
1.2.4.4.1	More restrictive: RAP 67.050
(a)	The renewal of a medical certificate may be extended at the discretion of the AMS and the DGAC licensing coordination, as an exception, for a maximum period of 45 days, provided it is properly supported and approved; in addition, the following conditions must be met: (1) An affidavit must be submitted affirming that, based on the holder's perception, there has been no change in health status since the most recent medical assessment; (2) the holder shall not suffer from any underlying medical condition that is previously known, and It's controlled under best medical practice or is on a waiver regimen; and (3) the precautionary measure may be granted provided the individual flies with a co-pilot, who holds a valid recent aeronautical medical certificate.
(b)	This extension shall not be granted to license holders equal to or over the age of 60.

1.2.5.2	Más restrictivo: RAP 67.025 (a)
(a)	La validez del certificado médico aeronáutico es la siguiente:
(1)	Certificado médico de Clase 1, hasta doce (12) meses;
(2)	Certificado médico de Clase 2, hasta veinticuatro (24) meses; excepto en el caso del tripulante de cabina, cuyo tiempo de validez es de treinta y seis (36) meses;
(3)	Certificado médico de Clase 3, hasta treinta y seis (36) meses, con excepción de:
	i. Mayores de cuarenta (40) años: Doce (12) meses.
	ii. Mayores de sesenta (60) años: seis (6) meses.
(b)	Cuando el titular de un certificado médico de Clase 1 ha cumplido cuarenta (40) años de edad, el intervalo de doce (12) meses, especificado en el párrafo (a)(1) de esta sección se reduce a seis (6) meses.
(c)	Cuando el titular de un certificado médico Clase 2 y Clase 3 ha cumplido los sesenta (60) años de edad, el período de validez señalado en el párrafo (a)(2) y (a)(3) de esta sección se reduce a seis (6) meses. Con la excepción de los tripulantes de cabina, cuyo tiempo de validez se reduce a dieciocho (18) meses.
(d)	El período de validez de un certificado médico puede reducirse cuando clínicamente es indicado.
(e)	Los períodos de validez indicados en los literales anteriores, se basan en la edad del solicitante a partir del momento que se somete al reconocimiento médico.
(f)	En el caso de la evaluación médica aeronáutica Clase 2 para el tripulante de cabina, esta deberá contemplar una evaluación integral por el médico aeronáutico, salud mental y laboratorio básico.
(g)	La vigencia de los CMA en todas las clases vencen automáticamente al cumplir 40 y 60 años; adicionalmente, los de Clase 1 vencen también a los 65 años.
1.2.5.2.3	Más restrictivo: RAP 67.025 (b)
(b)	En el Estado Peruano el titular de un certificado médico Clase 1, 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: RAP 67.025
	Cuando el titular de un certificado médico de Clase 1 ha cumplido cuarenta (40) años de edad, el intervalo de doce (12) meses.
1.2.5.2.5	Más restrictivo: RAP 67.025 (a)(2)

1.2.5.2	More restrictive: RAP 67.025 (a)
(a)	The validity of the aeronautical medical certificate is as follows:
(1)	Class 1 medical certificate, up to twelve (12) months;
(2)	Class 2 medical certificate, up to twenty-four (24) months; with the exception of cabin crew members, whose validity time is thirty-six (36) months;
(3)	Class 3 medical certificate, up to thirty-six (36) months, except for:
	i. Over forty (40) years of age: Twelve (12) months.
	ii. Over sixty (60) years of age: six (6) months.
(b)	Upon the fortieth (40th) birthday of a Class 1 medical certificate holder, the twelve (12) month interval, specified in paragraph (a)(1) of this section is reduced to six (6) months.
(c)	Upon the sixtieth (60th) birthday of a Class 2 and Class 3 medical certificate holder, the validity period specified in paragraph (a)(2) and (a)(3) of this section is reduced to six (6) months. Except for Cabin Crew members, whose validity period is reduced to eighteen (18) months.
(d)	The validity period of a medical certificate may be reduced when clinically indicated.
(e)	The validity periods specified in the preceding paragraphs are based on the applicant's age at the time of undergoing the medical examination.
(f)	In the case of Class 2 aeronautical medical assessment for the cabin crew member, it must include a comprehensive assessment by the aeronautical physician, mental health and basic laboratory.
(g)	The validity of the AMCs in all classes, expire automatically at the age of 40 and 60; additionally, those of Class 1 also expire at the age of 65.
1.2.5.2.3	More restrictive: RAP 67.025 (b)
(b)	In the Peruvian State the holder of a Class 1 medical certificate, for all cases is reduced from the age of 40 years, is reduced to 6 months, to safeguard operational safety.
1.2.5.2.4	More restrictive: RAP 67.025
	Upon the fortieth (40th) birthday of a Class 1 medical certificate holder, the twelve (12) month interval.
1.2.5.2.5	More restrictive: RAP 67.025 (a)(2)

(a)(2)	Certificado médico de Clase 2, hasta 24 meses; para mayores de 40 años es de hasta 12 meses y mayores de 60 años es hasta 6 meses.
--------	--

(a)(2)	Class 2 medical certificate, up to twenty-four (24) months; over forty (40) years of age is up to twelve (12) months and over sixty (60) years of age is up to six (6) months.
--------	--

Capítulo 2	Licencias y habilitaciones para pilotos y pilotos a distancia
A.	LICENCIAS Y HABILITACIONES PARA PILOTOS Y PILOTOS A DISTANCIA
2.1	Reglas generales relativas a las licencias y habilitaciones para pilotos
2.1.10	Limitación de las atribuciones de pilotos que hayan cumplido los 60 años y restricción de las atribuciones de pilotos que hayan cumplido los 65 años.
2.1.10	Menos protector: RAP 61.111
	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.
2.5	Licencia de piloto con tripulación múltiple (MPL) correspondiente a la categoría de avión
2.5.1.2	Menos protector: RAP 61.306

Chapter 2	Licences and Ratings for Pilots and Remote pilots
A.	LICENCES AND RATINGS FOR PILOTS AND REMOTE PILOTS
2.1	General rules concerning pilot licences and ratings
2.1.10	Limitation of privileges of pilots who have attained their 60th birthday and curtailment of privileges of pilots who have attained their 65th birthday.
2.1.10	Less protective: RAP 61.111
	The Peruvian State considered extending the age limit to 70 years, based on the analysis presented by the Aeronautical Medical Inspector, which is based on the experience of other States (Chile, Brazil, Canada, Austria and other countries), which indicates "There is not enough medical evidence to support the restriction of pilot certification based only on age". Experience, which comes with age, was a positive factor for aviation safety. In addition, to counteract any deficits that may arise, RAP 67 establishes medical assessments with increased controls for these ages. On the other hand, the RAP does not contravene Annex 1 and what is established by other States, as international overflight, destination, and alternate aerodrome operations require compliance with the age limitations established by each foreign State where operations are conducted.
2.5	Multi-crew pilot licence (MPL) appropriate to the aeroplane category
2.5.1.2	Less protective: RAP 61.306
	The applicant shall satisfactorily demonstrate the competencies identified in an adapted competency model to perform as a co-pilot of a turbine-powered air transport aeroplane certificated for operation with a minimum crew of at least two pilots. The adapted competency model shall be approved by the DGAC, using as a basis the ICAO aeroplane pilot competency framework contained in The Procedures for Air Navigation Services -Training (PANS-TRG, Doc 9868).
2.5.1.2.1.2	Less protective: RAP 61.310 (b)

	El solicitante habrá demostrado satisfactoriamente las competencias identificadas en un modelo de competencias adaptadas en cuanto a desempeñarse como copiloto de un avión de transporte aéreo con motor de turbina certificado para operaciones con una tripulación mínima de dos pilotos como mínimo. El modelo de competencias adaptadas será aprobado por la DGAC, utilizando como base el marco de competencias de la OACI para piloto de avión que figura en los Procedimientos para los servicios de navegación aérea -Instrucción (PANS-TRG Documento 9868).
2.5.1.2.1.2	Menos protector: RAP 61.310 (b)
	La instrucción para cumplir con los requisitos de conocimientos fundamentales estará plenamente integrada con la instrucción para cumplir con los requisitos de pericias fundamentales.
2.4	Licencia de piloto comercial
2.4.3	Requisitos específicos para expedir la habilitación de categoría de avión
2.4.3.1.1.1	Más restrictivo: RAP 61.280 (a)
(a)	(a) Avión: (1) Un total de por lo menos 200 horas de vuelo como piloto en avión. En el caso de que el aspirante realice un curso de instrucción reconocida, el total requerido es de 150 horas de vuelo. El total de tiempo de vuelo como piloto debe incluir como mínimo: (i) 100 horas de tiempo como piloto al mando o 70 horas en el caso de que se haya seguido un curso de instrucción reconocida; (ii) 20 horas de vuelo de travesía como piloto al mando, incluyendo un vuelo de travesía de un mínimo de 540 km (300 NM), durante el cual habrá efectuado aterrizajes completos en 2 aeródromos diferentes; (iii) 10 horas de instrucción de vuelo por instrumentos, de las cuales un máximo de 5 horas puede ser de tiempo en un dispositivo de instrucción para simulación de vuelo; (iv) para que las atribuciones de la licencia puedan ejercerse por la noche, 5 horas como de vuelo nocturno que comprendan.

	Training in the underpinning knowledge requirements shall be fully integrated with the training of the underpinning skill requirements.
2.4	Commercial pilot licence
2.4.3	Specific requirements for the issue of the aeroplane category rating
2.4.3.1.1.1	More restrictive: RAP 61.280 (a)
(a)	(a) Aeroplane: (1) A total of at least 200 hours of flight time as a pilot in an aeroplane. If the applicant completes an approved training course, the required total is 150 flight hours. The total flight time as a pilot must include at least: (i) 100 hours as pilot-in command or, in the case of a course of approved training, 70 hours as pilot-in-command; (ii) 20 hours of cross-country flight time as pilot-in-command, including a cross-country flight totalling not less than 540 km (300 NM) in the course of which full-stop landings at two different aerodromes shall be made; (iii) 10 hours of instrument instruction time, of which not more than 5 hours may be time in a flight simulation training device; (iv) if the privileges of the licence are to be exercised at night, 5 hours as night flying, comprising.
2.6.3	Specific requirements for the issue of the aeroplane category rating
2.6.3.1.1	More restrictive: RAP 61.360 (a)

2.6.3	Requisitos específicos para expedir la habilitación en la categoría de avión
2.6.3.1.1	Más restrictivo: RAP 61.360 (a)
(a)	Avión: Un total de por lo menos mil quinientas (1500) horas de vuelo como piloto de avión, que incluya: (1) Quinientas (500) horas como piloto al mando bajo supervisión o doscientos cincuenta (250) horas de vuelo ya sea como piloto al mando, o bien un mínimo de setenta (70) horas como piloto al mando más el tiempo de vuelo adicional necesario como piloto al mando bajo supervisión.
2.6.4	Requisitos específicos para expedir la habilitación de categoría de helicóptero
2.6.4.1.1	Más restrictivo: RAP 61.360 (b)(1)
(b)	Helicóptero: Un total de por lo menos mil (1000) horas de vuelo como piloto de helicóptero, que incluya: (1) Doscientas cincuenta (250) horas de vuelo, ya sea como piloto al mando de un helicóptero, o bien un mínimo de setenta (70) horas como piloto al mando, más el tiempo de vuelo adicional necesario como piloto al mando bajo supervisión; (2) doscientas (200) horas de vuelo de travesía, de las cuales un mínimo de cien (100) como piloto al mando o como piloto al mando bajo supervisión; (3) cincuenta (50) horas de vuelo nocturno como piloto al mando o como copiloto; y (4) treinta (30) horas de vuelo por instrumentos, de las cuales un máximo de diez (10) horas podrán ser de tiempo en un dispositivo de instrucción de vuelo.
2.6.5	Requisitos específicos para expedir la habilitación en la categoría de aeronave de despegue vertical
2.6.5.1.1	Más restrictivo: RAP 61.360 (c)
(c)	Aeronave de despegue vertical: Un total de por lo menos mil quinientas (1500) horas de vuelo como piloto en esta categoría, que incluya: (1) Doscientas cincuenta (250) horas de vuelo, ya sea como piloto al mando, o bien un mínimo de setenta (70) horas como piloto al mando, más el tiempo de vuelo adicional necesario como piloto al mando bajo supervisión.

(a)	Aeroplanes: A total of at least one thousand five hundred (1 500) hours of flight time as a pilot of aeroplanes, including: (1) Five hundred (500) hours as pilot-in-command under supervision or two hundred fifty (250) hours of flight either as pilot-in-command, or made up by not less than seventy (70) hours as pilot-in-command and the necessary additional flight time as pilot-in-command under supervision.
2.6.4	Specific requirements for the issue of the helicopter category rating
2.6.4.1.1	More restrictive: RAP 61.360 (b)(1)
(b)	Helicopter: A total of at least one thousand (1 000) hours of flight time as a helicopter pilot, including: (1) Two hundred fifty (250) hours of flight time either as pilot-in-command of a helicopter, or made up of not less than seventy (70) hours as pilot-in-command, and the necessary additional flight time as pilot-in-command under supervision; (2) Two hundred (200) hours of cross-country flight time, of which not less than one hundred (100) hours shall be as pilot-in-command or as pilot-in-command under supervision; (3) Fifty (50) hours of night flight as pilot-in-command or as co-pilot; and (4) thirty (30) hours of instrument flight time, of which not more than ten (10) hours may be time in a flight training device.
2.6.5	Specific requirements for the issue of the powered-lift category rating
2.6.5.1.1	More restrictive: RAP 61.360 (c)
(c)	Powered-lifts: A total of at least one thousand five hundred (1 500) hours of flight time as a pilot in this category, including: (1) Two hundred fifty (250) hours of flight, either as pilot-in-command, or made up of not less than seventy (70) hours as pilot-in-command and the necessary additional flight time as pilot-in-command under supervision.

Anexo 2: Reglamento del aire. Undécima Edición, julio de 2024, Enmienda 48	
Capítulo 3	Reglas generales
3.8.1	Más restrictivo: RAP 91.270, Parte 1 y Apéndice I
	La razón es que el Estado Peruano consideró conveniente realizar Procedimientos en mayor detalle en caso de una Interceptación de Aeronave tanto en vuelo como en la superficie.
3.8.2	Más restrictivo: RAP 91, Parte 1 y Apéndice I
	La razón es que el Estado Peruano consideró conveniente realizar Procedimientos en mayor detalle en caso de una Interceptación de Aeronave tanto en vuelo como en la superficie.

Annex 2: Rules of the Air. Eleventh Edition, July 2024, Amendment 48	
Chapter 3	General rules
3.8.1	More restrictive: RAP 91.270, Part 1 and Appendix I
	The reason is that the Peruvian State considered convenient to perform Procedures in greater detail in case of an Aircraft Interception both in flight and on the surface.
3.8.2	More restrictive: RAP 91, Part 1 and Appendix I
	The reason is that the Peruvian State considered convenient to carry out Procedures in greater detail in case of an Aircraft Interception both in flight and on the surface.

Anexo 3: Servicio meteorológico para la navegación aérea internacional. Parte I - SARPS básicos, Parte II Apéndices y adjuntos. Vigésima Edición, julio de 2018, Enmienda 81	
Capítulo 2	Disposiciones generales
2.2.10	Menos protector: RAP 303
	Se armonizó el texto del Anexo 3.
	Se establece que los plazos estén alineados a los considerados en el Plan Nacional de Navegación Aérea (PNNA)

Annex 3: Meteorological Service for International Air Navigation, Part I CORE SARPS - Part II Appendices and attachments. Twentieth Edition, July 2018, Amendment 81	
Chapter 2	General provisions
2.2.10	Less protective: RAP 303
	The text of Annex 3 was harmonized.
	It establishes that the lead time shall be consistent with those outlined in the National Air Navigation Plan (PNNA for its acronym in Spanish).

Anexo 4: Cartas aeronáuticas. Undécima Edición, julio de 2009, Enmienda 62	
Capítulo 11	Carta de aproximación por instrumentos - OACI
11.10	Datos aeronáuticos
11.10.8.10	No implementado

Annex 4: Aeronautical Charts. Eleventh Edition, July 2009, Amendment 62	
Chapter 11	Instrument Approach Chart - ICAO
11.10	Aeronautical data
11.10.8.10	Not implemented

Anexo 5: Unidades de medida que se emplearán en las operaciones aéreas y terrestres. Quinta Edición, julio de 2010, Enmienda 17	
NIL	

Annex 5: Units Of Measurement To Be Used in Air and Ground Operations. Fifth Edition, July 2010, Amendment 17	
NIL	

Anexo 6: Operación de aeronaves. Parte I: Transporte aéreo comercial internacional - Aviones. Decimosegunda Edición, julio de 2022, Enmienda 49	
Capítulo 4	Operaciones de vuelo
4.7.2.7	No implementado
Capítulo 5	Limitaciones de utilización de la performance del avión
5.2.1	No implementado
Capítulo 11	Manuales, libros de a bordo y registros

Annex 6: Operation of Aircraft. Part I: International Commercial Air Transport - Aeroplanes. Twelfth Edition, July 2022, Amendment 49	
Chapter 4	Flight operations
4.7.2.7	Not implemented
Chapter 5	Aeroplane performance operating limitations
5.2.1	Not implemented
Chapter 11	Manuals, logs, and records
11.4.2	Not implemented
Chapter 14	Dangerous goods

11.4.2	No implementado
Capítulo 14	Mercancías peligrosas
14.1	No implementado
Anexo 6: Operación de aeronaves. Parte II: Aviación General Internacional - Aviones. Decimoprimer Edición, julio de 2022, Enmienda 41	
Capítulo 1	Definiciones
Avión grande	Más restrictivo: RAP 91.005 (a) (44) O con una configuración de más de 19 asientos de pasajeros, excluyendo los asientos de la tripulación.
Anexo 6: Operación de aeronaves. Parte III: Operaciones Internacionales - Helicópteros. Decimoprimer Edición, julio de 2022, Enmienda 25	
Sección I. GENERALIDADES	
Capítulo 2	Operaciones de vuelo
2.3.4.3.9	No implementado
2.3.4.3.10	No implementado
2.3.4.3.11	No implementado
2.3.4.3.15	No implementado
Anexo 7: Marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves. Sexta Edición, julio de 2012, Enmienda 7	
NIL	
Anexo 8: Aeronavegabilidad Decimotercera Edición, julio de 2022, Enmienda 109	
NIL	
Anexo 9: Facilitación. Decimosexta Edición, julio de 2022, Enmienda 29	
Capítulo 3	Entrada y salida de personas y de su equipaje
3.84	No implementado
Capítulo 6	Aeropuertos internacionales - Instalaciones y servicios para el tráfico
6.48	Más restrictivo.- Decreto Supremo 195-2013-EF, Artículo 2. La restricción de aduanas señala que cualquier exceso a 30,000 dólares está prohibido.
6.49	Más restrictivo.- Decreto Supremo 195-2013-EF, Artículo 2. La restricción de aduanas señala que cualquier exceso a 30,000 dólares está prohibido.
Capítulo 8	Disposiciones sobre facilitación de aspectos específicos
8.50	No implementado
8.51	No implementado
Capítulo 9	Sistemas de intercambio de datos sobre pasajeras y pasajeros
9.26	Parcialmente implementado: Ley 29733, Ley de Protección de Datos Personales y su Reglamento.
Capítulo 10	Disposiciones sanitarias

14.1	Not implemented
Annex 6: Operation of Aircraft, Part II: International General Aviation - Aeroplanes. Eleventh Edition, July 2022, Amendment 41	
Chapter 1	Definitions
Large aeroplane	More restrictive: RAP 91.005(a) (44) Or configured for over 19 passenger seats, excluding crew seats.
Annex 6: Operation of Aircraft, Part III: International Operations - Helicopters. Eleventh Edition, July 2022, Amendment 25	
Section I. GENERAL	
Chapter 2	Flight operations
2.3.4.3.9	Not implemented
2.3.4.3.10	Not implemented
2.3.4.3.11	Not implemented
2.3.4.3.15	Not implemented

Annex 7: Aircraft Nationality and Registration Marks. Sixth Edition, July 2012, Amendment 7	
NIL	

Annex 8: Airworthiness of Aircraft Thirteenth Edition, July 2022, Amendment 109	
NIL	

Annex 9: Facilitation. Sixteenth Edition, July 2022, Amendment 29	
Chapter 3	Entry and departure of persons and their baggage
3.84	Not implemented
Chapter 6	International Airports - Facilities and Services for traffic
6.48	More restrictive: Supreme Decree 195-2013-EF, Article 2. The customs restriction states that any excess over US \$30,000 is prohibited.
6.49	More restrictive: Supreme Decree 195-2013-EF, Article 2. The customs restriction states that any excess over US \$30,000 is prohibited.
Chapter 8	Facilitation provisions covering specific subjects
8.50	Not implemented
8.51	Not implemented
Chapter 9	Passenger data exchange systems
9.26	Partially implemented: Law 29733, The Personal Data Protection Law, and its Regulations.
Chapter 10	Health-related provisions
10.9	Not implemented: Checks are conducted physically.

10.9	No implementado: Los controles son físicos.
Anexo 10: Telecomunicaciones Aeronáuticas. Volumen I - Radioayudas para la Navegación. Octava Edición, julio de 2023, Enmienda 93	
Capítulo 2	Disposiciones generales relativas a las Radioayudas para la navegación
2.1.4	Disposiciones específicas para el GNSS
2.1.4.1	No implementado
2.1.4.2	No implementado
2.1.4.3	No implementado
2.1.5	Radar de aproximación de precisión
2.1.5.1	No implementado
2.1.6	No implementado
Capítulo 3	Especificaciones relativas a las Radioayudas para la navegación
3.1.2	Requisitos básicos
3.1.2.8	No implementado
Constelaciones principales de satélites	No implementado
Galileo	No implementado
Pseudodistancia libre de ionósfera	No implementado
3.7.3	Especificaciones de los elementos del GNSS
3.7.3.1	Constelaciones principales
3.7.3.1.1.4.1	No implementado
3.7.3.1.1.4.2	No implementado
3.7.3.1.1.4.3	No implementado
3.7.3.1.1.7	No implementado
3.7.3.1.1.8.1	No implementado
3.7.3.1.1.8.2	No implementado
3.7.3.1.1.8.5	No implementado
3.7.3.1.1.8.7.1	No implementado
3.7.3.1.1.8.7.2	No implementado
3.7.3.1.1.8.7.3	No implementado
3.7.3.1.1.8.7.4	No implementado
3.7.3.1.2.4	No implementado
3.7.3.1.2.5	No implementado
3.7.3.1.2.6	No implementado
3.7.3.1.2.9.1	No implementado
3.7.3.1.2.9.2	No implementado
3.7.3.1.2.9.3	No implementado
3.7.3.1.2.9.4	No implementado
3.7.3.1.2.9.5.1	No implementado
3.7.3.1.2.9.5.2	No implementado
3.7.3.1.2.9.5.3	No implementado
3.7.3.1.2.10.1	No implementado
3.7.3.1.2.10.2	No implementado
3.7.3.1.2.10.3	No implementado
3.7.3.1.2.10.4	No implementado

Annex 10: Aeronautical Telecommunications, Volume I - Radio Navigation AIDS. Eighth Edition, July 2023, Amendment 93	
Chapter 2	General Provisions for Radio Navigation Aids
2.1.4	GNSS specific provisions
2.1.4.1	Not implemented
2.1.4.2	Not implemented
2.1.4.3	Not implemented
2.1.5	Precision approach radar
2.1.5.1	Not implemented
2.1.6	Not implemented
Chapter 3	Specifications for Radio Navigation Aids
3.1.2	Basic requirements
3.1.2.8	Not implemented
Core satellite constellation(s)	Not implemented
Galileo	Not implemented
Ionosphere-free pseudo-range	Not implemented
3.7.3	GNSS elements specifications
3.7.3.1	Core constellations
3.7.3.1.1.4.1	Not implemented
3.7.3.1.1.4.2	Not implemented
3.7.3.1.1.4.3	Not implemented
3.7.3.1.1.7	Not implemented
3.7.3.1.1.8.1	Not implemented
3.7.3.1.1.8.2	Not implemented
3.7.3.1.1.8.5	Not implemented
3.7.3.1.1.8.7.1	Not implemented
3.7.3.1.1.8.7.2	Not implemented
3.7.3.1.1.8.7.3	Not implemented
3.7.3.1.1.8.7.4	Not implemented
3.7.3.1.2.4	Not implemented
3.7.3.1.2.5	Not implemented
3.7.3.1.2.6	Not implemented
3.7.3.1.2.9.1	Not implemented
3.7.3.1.2.9.2	Not implemented
3.7.3.1.2.9.3	Not implemented
3.7.3.1.2.9.4	Not implemented
3.7.3.1.2.9.5.1	Not implemented
3.7.3.1.2.9.5.2	Not implemented
3.7.3.1.2.9.5.3	Not implemented
3.7.3.1.2.10.1	Not implemented
3.7.3.1.2.10.2	Not implemented
3.7.3.1.2.10.3	Not implemented
3.7.3.1.2.10.4	Not implemented
3.7.3.1.2.10.5.1	Not implemented
3.7.3.1.2.10.5.2	Not implemented

3.7.3.1.2.10.5.1	No implementado
3.7.3.1.2.10.5.2	No implementado
3.7.3.1.2.10.5.3	No implementado
3.7.3.1.3.1	No implementado
3.7.3.1.3.2	No implementado
3.7.3.1.3.3	No implementado
3.7.3.1.3.4	No implementado
3.7.3.1.3.5	No implementado
3.7.3.1.3.6	No implementado
3.7.3.1.3.7	No implementado
3.7.3.1.3.8	No implementado
3.7.3.1.3.9	No implementado
3.7.3.1.3.10	No implementado
3.7.3.1.3.11	No implementado
3.7.3.1.3.11.1	No implementado
3.7.3.1.3.11.2	No implementado
3.7.3.1.3.11.3	No implementado
3.7.3.1.3.11.4	No implementado
3.7.3.1.3.11.5	No implementado
3.7.3.1.3.11.6	No implementado
3.7.3.1.3.11.2.1	No implementado
3.7.3.1.3.11.2.2	No implementado
3.7.3.1.3.11.2.3	No implementado
3.7.3.1.3.11.2.4	No implementado
3.7.3.1.3.11.2.5	No implementado
3.7.3.1.3.11.2.6	No implementado
3.7.3.1.3.11.3.1	No implementado
3.7.3.1.3.11.3.2	No implementado
3.7.3.1.3.11.3.3	No implementado
3.7.3.1.3.11.3.4	No implementado
3.7.3.1.3.11.3.5	No implementado
3.7.3.1.3.11.3.6	No implementado
3.7.3.1.3.12	No implementado
3.7.3.1.3.13	No implementado
3.7.3.1.3.14	No implementado
3.7.3.1.4.1.1	No implementado
3.7.3.1.4.1.2	No implementado
3.7.3.1.4.1.3	No implementado
3.7.3.1.4.2	No implementado
3.7.3.1.4.3	No implementado
3.7.3.1.4.4.1	No implementado
3.7.3.1.4.4.2	No implementado
3.7.3.1.4.4.5	No implementado
3.7.3.1.4.4.6	No implementado
3.7.3.1.4.4.7	No implementado
3.7.3.1.4.8.1	No implementado
3.7.3.1.4.8.2	No implementado
3.7.3.1.4.8.3	No implementado
3.7.3.1.4.8.4.1	No implementado
3.7.3.1.4.8.4.2	No implementado

3.7.3.1.2.10.5.3	Not implemented
3.7.3.1.3.1	Not implemented
3.7.3.1.3.2	Not implemented
3.7.3.1.3.3	Not implemented
3.7.3.1.3.4	Not implemented
3.7.3.1.3.5	Not implemented
3.7.3.1.3.6	Not implemented
3.7.3.1.3.7	Not implemented
3.7.3.1.3.8	Not implemented
3.7.3.1.3.9	Not implemented
3.7.3.1.3.10	Not implemented
3.7.3.1.3.11	Not implemented
3.7.3.1.3.11.1	Not implemented
3.7.3.1.3.11.2	Not implemented
3.7.3.1.3.11.3	Not implemented
3.7.3.1.3.11.4	Not implemented
3.7.3.1.3.11.5	Not implemented
3.7.3.1.3.11.6	Not implemented
3.7.3.1.3.11.2.1	Not implemented
3.7.3.1.3.11.2.2	Not implemented
3.7.3.1.3.11.2.3	Not implemented
3.7.3.1.3.11.2.4	Not implemented
3.7.3.1.3.11.2.5	Not implemented
3.7.3.1.3.11.2.6	Not implemented
3.7.3.1.3.11.3.1	Not implemented
3.7.3.1.3.11.3.2	Not implemented
3.7.3.1.3.11.3.3	Not implemented
3.7.3.1.3.11.3.4	Not implemented
3.7.3.1.3.11.3.5	Not implemented
3.7.3.1.3.11.3.6	Not implemented
3.7.3.1.3.12	Not implemented
3.7.3.1.3.13	Not implemented
3.7.3.1.3.14	Not implemented
3.7.3.1.4.1.1	Not implemented
3.7.3.1.4.1.2	Not implemented
3.7.3.1.4.1.3	Not implemented
3.7.3.1.4.2	Not implemented
3.7.3.1.4.3	Not implemented
3.7.3.1.4.4.1	Not implemented
3.7.3.1.4.4.2	Not implemented
3.7.3.1.4.4.5	Not implemented
3.7.3.1.4.4.6	Not implemented
3.7.3.1.4.4.7	Not implemented
3.7.3.1.4.8.1	Not implemented
3.7.3.1.4.8.2	Not implemented
3.7.3.1.4.8.3	Not implemented
3.7.3.1.4.8.4.1	Not implemented
3.7.3.1.4.8.4.2	Not implemented
3.7.3.1.4.8.5	Not implemented
3.7.3.1.4.9.1	Not implemented

3.7.3.1.4.8.5	No implementado
3.7.3.1.4.9.1	No implementado
3.7.3.1.4.9.2	No implementado
3.7.3.1.4.9.3	No implementado
3.7.3.1.4.9.4.1	No implementado
3.7.3.1.4.9.4.3	No implementado
3.7.3.1.4.9.4.5	No implementado
3.7.3.1.4.10.1	No implementado
3.7.3.1.4.10.2	No implementado
3.7.3.1.4.10.3	No implementado
3.7.3.1.4.10.4.1	No implementado
3.7.3.1.4.10.4.2	No implementado
3.7.3.1.4.10.5	No implementado
3.7.3.1.4.11	No implementado
3.7.3.1.4.12	No implementado
3.7.3.1.4.13	No implementado
3.7.3.4.6.1	No implementado
3.7.3.4.6.2	No implementado
3.7.3.4.6.3	No implementado
3.7.3.4.6.4	No implementado
3.7.3.4.6.5	No implementado
3.7.3.4.7.2	No implementado
3.7.3.4.9	No implementado
3.9	Características de sistema para los sistemas receptores de a bordo ADF
3.9.1	Precisión de la indicación de marcación
3.9.1.1	No implementado
Anexo 10: Telecomunicaciones Aeronáuticas. Volumen II: Procedimientos de comunicaciones, incluso los que tienen categoría de PANS. Séptima Edición, julio de 2016, Enmienda 93	
Capítulo 1	Definiciones
1.1	Servicios
Gestión de la información de todo el sistema (SWIM)	No Implementado
1.9	Diversos
eFPL	No implementado
FPL	No implementado
Dependencia de servicios de información de vuelo y flujo para el entorno cooperativo (FF-ICE)	No implementado
Información de vuelo y flujo para el entorno cooperativo (FF-ICE)	No implementado
Plan de vuelo	No implementado

3.7.3.1.4.9.2	Not implemented
3.7.3.1.4.9.3	Not implemented
3.7.3.1.4.9.4.1	Not implemented
3.7.3.1.4.9.4.3	Not implemented
3.7.3.1.4.9.4.5	Not implemented
3.7.3.1.4.10.1	Not implemented
3.7.3.1.4.10.2	Not implemented
3.7.3.1.4.10.3	Not implemented
3.7.3.1.4.10.4.1	Not implemented
3.7.3.1.4.10.4.2	Not implemented
3.7.3.1.4.10.5	Not implemented
3.7.3.1.4.11	Not implemented
3.7.3.1.4.12	Not implemented
3.7.3.1.4.13	Not implemented
3.7.3.4.6.1	Not implemented
3.7.3.4.6.2	Not implemented
3.7.3.4.6.3	Not implemented
3.7.3.4.6.4	Not implemented
3.7.3.4.6.5	Not implemented
3.7.3.4.7.2	Not implemented
3.7.3.4.9	Not implemented
3.9	System characteristics of airborne ADF receiving systems
3.9.1	Accuracy of bearing indication
3.9.1.1	Not implemented
Annex 10: Aeronautical Telecommunications, Volume II: Communication Procedures, including those With PANS Status. Seventh Edition, July 2016, Amendment 93	
Chapter 1	Definitions
1.1	Services
System-wide information management (SWIM)	Not implemented
1.9	Miscellaneous
eFPL	Not implemented
FPL	Not implemented
Flight and flow - information for a collaborative environment (FF-ICE) services unit	Not implemented
Flight and flow - information for a collaborative environment (FF-ICE)	Not implemented
Flight Plan	Not implemented
Globally unique flight identifier (GUFI)	Not implemented
Preliminary flight plan (PFP)	Not implemented

Identificador Único de Vuelo a Escala Mundial (GUFI)	No implementado
Plan de vuelo preliminar (PFP)	No implementado
Plan de vuelo presentado (FPL o eFPL)	No implementado
Capítulo 2	Disposiciones administrativas relativas al Servicio Internacional de Telecomunicaciones Aeronáuticas
2.4	Supervisión
2.4.2	No implementado
Capítulo 3	Procedimientos generales del Servicio Internacional de Telecomunicaciones Aeronáuticas
3.9	Identificador Único de Vuelo a Escala Mundial (GUFI)
3.9.1	No implementado
3.9.2	No implementado
3.9.3	No implementado
3.9.4	No implementado
3.9.5	No implementado
3.9.6	No implementado
Capítulo 4	Servicio Fijo Aeronáutico (AFS)
4.4.15.3	Text
4.4.15.3.12.1.4	No implementado
Capítulo 5	Servicio Móvil Aeronáutico - Comunicaciones Orales
5.2	Procedimientos radiotelefónicos
5.2.1	Generalidades
5.2.1.4.1.4	No implementado
Capítulo 8	Servicio Móvil Aeronáutico - Comunicaciones por enlace de datos
8.1	Generalidades
8.1.1.2.1	No implementado
8.2	Procedimientos CPDLC
8.2.11	Mensajes de texto libre
8.2.11.3	No implementado
Anexo 10: Telecomunicaciones Aeronáuticas. Volumen III: Sistemas de comunicaciones (Parte I - Sistemas de comunicaciones de datos digitales; Parte II - Sistemas de comunicaciones orales). Segunda Edición, julio de 2007, Enmienda 92	
Parte I - Sistemas de comunicaciones de datos digitales	
Capítulo 3	Red de telecomunicaciones aeronáuticas
3.8	Requisitos de gestión del sistema ATN

Filed flight plan (FPL or eFPL)	Not implemented
Chapter 2	Administrative Provisions relating to the International Aeronautical Telecommunication Service
2.4	Supervision
2.4.2	Not implemented
Chapter 3	General Procedures for the International Aeronautical Telecommunication Service
3.9	Globally unique flight identifier (GUFI)
3.9.1	Not implemented
3.9.2	Not implemented
3.9.3	Not implemented
3.9.4	Not implemented
3.9.5	Not implemented
3.9.6	Not implemented
Chapter 4	Aeronautical Fixed Service (AFS)
4.4.15.3	Text
4.4.15.3.12.1.4	Not implemented
Chapter 5	Aeronautical Mobile Service - Voice Communications
5.2	Radiotelephony procedures
5.2.1	General
5.2.1.4.1.4	Not implemented
Chapter 8	Aeronautical Mobile Service - Data Link Communications
8.1	General
8.1.1.2.1	Not implemented
8.2	CPDLC procedures
8.2.11	Free text message element
8.2.11.3	Not implemented
Annex 10: Aeronautical Telecommunications, Volume III: Communication Systems (PART I - Digital Data Communication Systems, PART II - Voice Communication Systems). Second Edition, July 2007, Amendment 92	
Part I - Digital Data Communication Systems	
Chapter 3	Aeronautical Telecommunication Network
3.8	ATN security requirements
Table 3-1 Mapping of ATN communication priorities	Not implemented
Table 3-2 Mapping of ATN network priority to mobile subnetwork priority	Not implemented
Annex 10: Aeronautical Telecommunications, Volume IV: Surveillance and Collision Avoidance Systems. Fifth Edition, July 2014, Amendment 91	

Tabla 3-1 Correspondencia de las prioridades de comunicaciones ATN	No implementado
Tabla 3-2 Correspondencia de la prioridad de la red ATN respecto a la prioridad de la subred móvil	No implementado
Anexo 10: Telecomunicaciones Aeronáuticas. Volumen IV: Sistemas de vigilancia y anticollisión. Quinta Edición, julio de 2014, Enmienda 91	
Capítulo 4	Sistemas anticollisión de abordó
4.3	Disposiciones generales relativas al ACAS II y al ACAS III
4.3.3	Avisos de tránsito (TA)
4.3.3.1.1	Parcialmente implementado: RAP 310 VOL I CAP 5 5.4 (b)
4.3.3.1.1	No implementado
4.3.4	Detección de amenazas
4.3.4.3	No implementado
4.3.4.3.4.2	No implementado
4.3.4.6	No implementado
4.3.4.7	No implementado
4.3.5	Avisos de resolución (RA)
4.3.5.1.2.2	No implementado
4.3.6	Coordinación y Comunicaciones
4.3.6.2.2	No implementado
4.3.6.3.1	No implementado
4.3.7	Protocolos ACAS
4.3.7.1	Protocolos de Vigilancia
4.3.7.1.2.4	No implementado
4.3.7.1.3.2	No implementado
4.3.7.3.4.2	No implementado
4.3.8	Formatos de señal
4.3.8.4.2.4.2.2	No implementado
4.3.8.4.2.4.2.2.1	No implementado
4.3.8.4.2.4.2.2.2	No implementado
4.3.8.4.2.4.2.2.3	No implementado
4.3.8.4.2.4.2.2.4	No implementado
4.3.8.4.2.4.2.2.5	No implementado
4.3.8.4.2.4.2.2.6	No implementado
4.3.8.4.2.4.2.2.7	No implementado
4.3.8.4.2.4.2.2.8	No implementado
4.3.8.4.2.4.2.2.9	No implementado
4.3.8.4.2.4.2.2.9.1	No implementado
4.3.8.4.2.4.2.2.9.2	No implementado
4.3.8.4.2.4.2.2.9.3	No implementado

Chapter 4	Airborne Collision Avoidance System
4.3	General provisions relating to ACAS II and ACAS III
4.3.3	Traffic advisories (TAs)
4.3.3.1.1	Partially Implemented: RAP 310 VOL I CAP 5 5.4 (b)
4.3.3.1.1	Not implemented
4.3.4	Threat detection
4.3.4.3	Not implemented
4.3.4.3.4.2	Not implemented
4.3.4.6	Not implemented
4.3.4.7	Not implemented
4.3.5	Resolution advisories (RAs)
4.3.5.1.2.2	Not implemented
4.3.6	Coordination and communication
4.3.6.2.2	Not implemented
4.3.6.3.1	Not implemented
4.3.7	ACAS Protocols
4.3.7.1	Surveillance Protocols
4.3.7.1.2.4	Not implemented
4.3.7.1.3.2	Not implemented
4.3.7.3.4.2	Not implemented
4.3.8	Signal Formats
4.3.8.4.2.4.2.2	Not implemented
4.3.8.4.2.4.2.2.1	Not implemented
4.3.8.4.2.4.2.2.2	Not implemented
4.3.8.4.2.4.2.2.3	Not implemented
4.3.8.4.2.4.2.2.4	Not implemented
4.3.8.4.2.4.2.2.5	Not implemented
4.3.8.4.2.4.2.2.6	Not implemented
4.3.8.4.2.4.2.2.7	Not implemented
4.3.8.4.2.4.2.2.8	Not implemented
4.3.8.4.2.4.2.2.9	Not implemented
4.3.8.4.2.4.2.2.9.1	Not implemented
4.3.8.4.2.4.2.2.9.2	Not implemented
4.3.8.4.2.4.2.2.9.3	Not implemented
4.3.8.4.2.2.2.10	Not implemented
4.3.8.4.2.2.2.11	Not implemented
4.3.8.4.2.3.4.2	Not implemented
4.3.8.4.2.3.4.2.1	Not implemented
4.3.8.4.2.3.4.2.2	Not implemented
4.3.8.4.2.3.4.2.3	Not implemented
4.3.8.4.2.3.4.2.4	Not implemented
4.3.8.4.2.3.4.2.5	Not implemented
4.3.8.4.2.3.4.2.6	Not implemented
4.3.8.4.2.3.4.2.7	Not implemented

4.3.8.4.2.2.2.10	No implementado
4.3.8.4.2.2.2.11	No implementado
4.3.8.4.2.3.4.2	No implementado
4.3.8.4.2.3.4.2.1	No implementado
4.3.8.4.2.3.4.2.2	No implementado
4.3.8.4.2.3.4.2.3	No implementado
4.3.8.4.2.3.4.2.4	No implementado
4.3.8.4.2.3.4.2.5	No implementado
4.3.8.4.2.3.4.2.6	No implementado
4.3.8.4.2.3.4.2.7	No implementado
4.3.8.4.2.3.4.2.8	No implementado
4.3.8.4.2.3.4.2.9	No implementado
4.3.8.4.2.4.2.2	No implementado
4.3.8.4.2.4.2.2.1	No implementado
4.3.8.4.2.4.2.2.2	No implementado
4.3.8.4.2.4.2.2.3	No implementado
4.3.8.4.2.4.2.2.5	No implementado
4.3.8.4.2.4.2.2.6	No implementado
4.3.8.4.2.5	No implementado
4.3.8.4.2.7	No implementado
4.3.8.4.2.7.1	No implementado
4.3.8.4.2.7.1.1	No implementado
4.3.8.4.2.7.1.2	No implementado
4.3.8.4.2.7.1.3	No implementado
4.3.8.4.2.7.1.4	No implementado
4.3.8.4.2.7.1.5	No implementado
4.3.8.4.2.7.1.6	No implementado
4.3.8.4.2.7.1.7	No implementado
4.3.8.4.2.7.1.8	No implementado
4.3.8.4.2.7.1.9	No implementado
4.3.8.4.2.7.1.10	No implementado
4.3.8.4.2.7.2	No implementado
4.3.8.4.2.7.2.1	No implementado
4.3.8.4.2.7.2.2	No implementado
4.3.8.4.2.7.2.3	No implementado
4.3.8.4.2.7.2.3.1	No implementado
4.3.8.4.2.7.2.3.2	No implementado
4.3.8.4.2.7.2.3.3	No implementado
4.3.8.4.2.7.2.3.4	No implementado
4.3.8.4.2.7.2.4	No implementado
4.3.8.4.2.7.2.4.1	No implementado
4.3.8.4.2.7.2.4.2	No implementado
4.3.8.4.2.7.2.4.3	No implementado
4.3.8.4.2.8	No implementado

Anexo 10: Telecomunicaciones Aeronáuticas. Volumen V: Utilización del espectro de radiofrecuencias aeronáuticas.

Tercera Edición, julio de 2013, Enmienda 89

NIL

Anexo 11: Servicios de Tránsito Aéreo. Decimoquinta Edición, julio de 2018, Enmienda 53

4.3.8.4.2.3.4.2.8	Not implemented
4.3.8.4.2.3.4.2.9	Not implemented
4.3.8.4.2.4.2.2	Not implemented
4.3.8.4.2.4.2.2.1	Not implemented
4.3.8.4.2.4.2.2.2	Not implemented
4.3.8.4.2.4.2.2.3	Not implemented
4.3.8.4.2.4.2.2.5	Not implemented
4.3.8.4.2.4.2.2.6	Not implemented
4.3.8.4.2.5	Not implemented
4.3.8.4.2.7	Not implemented
4.3.8.4.2.7.1	Not implemented
4.3.8.4.2.7.1.1	Not implemented
4.3.8.4.2.7.1.2	Not implemented
4.3.8.4.2.7.1.3	Not implemented
4.3.8.4.2.7.1.4	Not implemented
4.3.8.4.2.7.1.5	Not implemented
4.3.8.4.2.7.1.6	Not implemented
4.3.8.4.2.7.1.7	Not implemented
4.3.8.4.2.7.1.8	Not implemented
4.3.8.4.2.7.1.9	Not implemented
4.3.8.4.2.7.1.10	Not implemented
4.3.8.4.2.7.2	Not implemented
4.3.8.4.2.7.2.1	Not implemented
4.3.8.4.2.7.2.2	Not implemented
4.3.8.4.2.7.2.3	Not implemented
4.3.8.4.2.7.2.3.1	Not implemented
4.3.8.4.2.7.2.3.2	Not implemented
4.3.8.4.2.7.2.3.3	Not implemented
4.3.8.4.2.7.2.3.4	Not implemented
4.3.8.4.2.7.2.4	Not implemented
4.3.8.4.2.7.2.4.1	Not implemented
4.3.8.4.2.7.2.4.2	Not implemented
4.3.8.4.2.7.2.4.3	Not implemented
4.3.8.4.2.8	Not implemented

Annex 10: Aeronautical Telecommunications, Volume V: Aeronautical Radio Frequency Spectrum Utilization. Third Edition, July 2013, Amendment 89

NIL

Annex 11: Air Traffic Services. Fifteenth Edition, July 2018, Amendment 53

Capítulo 1	Definiciones
Plan de vuelo actualizado (CPL)	No implementado
Capítulo 5	Servicio de alerta
5.1	Aplicación
5.1.3	No implementado
5.1.3.1	No implementado

Anexo 12: Búsqueda y Salvamento. Novena Edición, julio de 2024, Enmienda 19	
Capítulo 2	Organización
2.3	Centros coordinadores de salvamento y subcentros de salvamento
2.3.6	No implementado
2.3.7	No implementado
2.6	Equipo de búsqueda y salvamento
2.6.5	No implementado
2.6.9	No implementado
Capítulo 3	Cooperación
3.2	Cooperación con otros servicios
3.2.5	No implementado
Capítulo 4	Procedimientos preparatorios
4.2	Planes de operaciones
4.2.4	No implementado
4.4	Formación profesional y ejercicios
4.4	No implementado
4.5	Restos de aeronaves
4.5.1	No implementado
4.5.2	No implementado
4.5.3	No implementado
Capítulo 5	Procedimientos para las operaciones
5.6	Procedimientos que deben seguirse en la escena de un accidente
5.6.2	No implementado
5.6.2.1	No implementado
5.6.5	No implementado
5.6.6	No implementado
5.7	Procedimientos que debe seguir un piloto/una pilota al mando que capte una transmisión de socorro
5.7.1	No implementado
5.7.2	No implementado

Chapter 1	Definitions
Current flight plan (CPL)	Not implemented
Chapter 5	Alerting Service
5.1	Application
5.1.3	Not implemented
5.1.3.1	Not implemented

Annex 12: Search and Rescue. Ninth Edition, July 2024, Amendment 19	
Chapter 2	Organization
2.3	Rescue coordination centres and rescue subcentres
2.3.6	Not implemented
2.3.7	Not implemented
2.6	Search and Rescue Equipment
2.6.5	Not implemented
2.6.9	Not implemented
Chapter 3	Cooperation
3.2	Cooperation with other services
3.2.5	Not implemented
Chapter 4	Preparatory Measures
4.2	Plans of operation
4.2.4	Not implemented
4.4	Training and exercises
4.4	Not implemented
4.5	Wreckage
4.5.1	Not implemented
4.5.2	Not implemented
4.5.3	Not implemented
Chapter 5	Operating Procedures
5.6	Procedures at the scene of an accident
5.6.2	Not implemented
5.6.2.1	Not implemented
5.6.5	Not implemented
5.6.6	Not implemented
5.7	Procedures for a pilot-in-command intercepting a distress transmission
5.7.1	Not implemented
5.7.2	Not implemented

Anexo 13: Investigación de accidentes e incidentes de aviación. Decimotercera Edición, julio de 2024, Enmienda 19	
Capítulo 1	Definiciones

Annex 13: Aircraft Accident and Incident Investigation. Thirteenth Edition, July 2024, Amendment 19	
Chapter 1	Definitions
Safety recommendation of global concern (SRGC)	Not implemented

Recomendación en materia de seguridad operacional de interés mundial (SRGC)	No implementado
Capítulo 5	Investigación
Responsabilidad por la Institución y Realización de la Investigación	
Estado del suceso	
5.1.3	No implementado
Estado de Matrícula	
5.3.2	No implementado
Grabaciones con base en tierra	
5.8	No implementado
Capítulo 6	Informe final
Responsabilidad de todo Estado	
Difusión del informe final	
6.6.1	No implementado
Recomendaciones en materia de seguridad operacional	
6.8.1	No implementado
6.9.1	No implementado
Anexo 14: Aeródromos, Volumen I: Diseño y operaciones de aeródromos. Novena Edición, julio de 2022, Enmienda 17	
Capítulo 1	Generalidades
1.2.2	Más restrictivo: RAP 314, Volumen I, Capítulo 1, Sección 1.3, Párrafo 1.3.2 El Estado peruano también involucra a los aeródromos privados.
1.4.2	Más restrictivo: RAP 314, Capítulo 1, Sección 1.5, Párrafo 1.5.2 La certificación de Aeródromos en el Perú también se aplica a los aeródromos privados, cuando sea requerido.
Capítulo 2	Datos sobre los aeródromos
NIL	
Capítulo 3	Características físicas
NIL	
Capítulo 4	Restricción y eliminación de obstáculos
NIL	
Capítulo 5	Ayudas visuales para la navegación
NIL	
Capítulo 6	Ayudas visuales indicadoras de obstáculos
NIL	
Capítulo 7	Ayudas visuales indicadoras de zonas de uso restringido
NIL	
Capítulo 8	Sistemas eléctricos

Chapter 5	Investigation
Responsibility for Instituting and conducting the Investigation	
State of Occurrence	
5.1.3	Not implemented
State of Registry	
5.3.2	Not implemented
Ground-based recordings	
5.8	Not implemented
Chapter 6	Final Report
Responsibility of any State	
Release of the Final Report	
6.6.1	Not implemented
Safety recommendations	
6.8.1	Not implemented
6.9.1	Not implemented

Annex 14: Aerodromes, Volume I: Aerodrome Design and Operations. Ninth Edition, July 2022, Amendment 17	
Chapter 1	General
1.2.2	More restrictive: RAP 314, Volume I, Chapter 1, Section 1.3, Paragraph 1.3.2 The Peruvian State also involves private aerodromes.
1.4.2	More restrictive: RAP 314, Chapter 1, Section 1.5, Paragraph 1.5.2 Aerodrome certification in Perú also applies to private aerodromes when required.
Chapter 2	Aerodrome data
NIL	
Chapter 3	Physical Characteristics
NIL	
Chapter 4	Obstacle Restriction and Removal
NIL	
Chapter 5	Visual aids for navigation
NIL	
Chapter 6	Visual aids for denoting obstacles
NIL	
Chapter 7	Visual aids for denoting restricted use areas
NIL	
Chapter 8	Electrical systems
NIL	

NIL	
Capítulo 9	Servicios operacionales, equipo e instalaciones de aeródromo
9.2.18	Más restrictivo: RAP 314 Volumen I Capítulo 9, Sección
9.2.19.9	Los agentes complementarios cumplirán las especificaciones pertinentes de la Organización Internacional de Normalización (ISO, Publicación 7202 Powder), o su equivalente en la norma técnica peruana NTP 350.034:2003 "Agentes Extintores, Cargas, Polvos Químicos Secos" (vigente), aprobada por la Dirección de Normalización del Instituto Nacional de Calidad – INACAL.
9.2.20	Más restrictivo: RAP 314 Volumen I Capítulo 9 Párrafo
9.2.21	a) El explotador de aeródromo debe asegurarse que los concentrados de espuma y agentes complementarios se encuentren dentro del periodo de vigencia o vida útil determinado por el fabricante. b) Asimismo, se deberá asegurar en base a pruebas o ensayos anuales, la producción de espumas desde las unidades contra incendio, incluyendo los análisis de laboratorio de los lotes de concentrado de espuma en stock, a fin de asegurar su calidad.
9.2.25	Más restrictivo: RAP 314 Volumen I Capítulo 9 Párrafo
9.2.26	Los vehículos de salvamento y extinción de incendios deben estar dotados del equipo de salvamento que exija el nivel de las operaciones de las aeronaves, considerando como mínimo lo establecido en la Tabla 9.3
9.2.32	Más restrictivo: RAP 314, 9.2.32 Todos los vehículos que sean necesarios para aplicar las cantidades de agentes extintores estipuladas en la Tabla 9-2, a excepción de los primeros vehículos que intervengan, asegurarán la aplicación continua de agentes y llegarán no más de cuatro minutos después de la llamada inicial.
9.2.34	El Programa de Mantenimiento SEI será parte conformante del Manual de Procedimientos SEI.
9.2.37	Más restrictivo: RAP 314 Volumen I Capítulo 9 Sección

Chapter 9	Aerodrome operational services, equipment, and installations
9.2.18	More restrictive: RAP 314 Volume I Chapter 9, Section
9.2.19.9	Complementary agents shall comply with the appropriate specifications of the International Organization for Standardization (ISO, Publication 7202 Powder), or its equivalent in the Peruvian technical standard NTP 350.034:2003 "Extinguishing Agents, Charges, Dry Chemical Powders" (in force), approved by the Directorate of Standardization of the National Institute of Quality - INACAL.
9.2.20	More restrictive: RAP 314 Volume I Chapter 9, Paragraph
9.2.21	a) The aerodrome operator must ensure that foam concentrates, and complementary agents, are within the validity period or shelf life determined by the manufacturer. b) Likewise, the production of foams from the firefighting units, including the laboratory analysis of the foam concentrate batches in stock, shall be ensured based on annual tests or trials, in order to guarantee their quality.
9.2.25	More restrictive: RAP 314 Volume I Chapter 9, Paragraph.
9.2.26	Rescue equipment commensurate with the level of aircraft operations should be provided on the rescue and firefighting vehicle(s), considering as a minimum the provisions set forth in Table 9.3.
9.2.32	More restrictive: RAP 314, 9.2.32 Any vehicles, other than the first responding vehicle(s), required to deliver the amounts of extinguishing agents specified in Table 9-2 shall ensure continuous agent application and shall arrive no more than four minutes from the initial call.
9.2.34	The SEI Maintenance Program shall be part of the SEI Procedures Manual.
9.2.37	More restrictive: RAP 314 Volume I Chapter 9 Section.

9.2.38	La diferencia radica en que en la RAP se adiciona lo siguiente: a) La vía de salida de la estación del servicio de salvamento y extinción de incendios debe estar pavimentada, delimitada, libre de obstáculos y no debe ser bloqueado por aeronaves, vehículos en movimiento y/o estacionados. b) Debe contar con un hidrante y un pozo de agua con la capacidad necesaria para abastecer los vehículos contra incendio del servicio de salvamento y extinción de incendios. c) Debe contar con señalización de zonas de seguridad y vías de escape; adicionalmente con equipos y/o sistemas para extinción de incendios.
9.2.38	Más restrictivo: RAP 314 Volumen I Capítulo 9 Sección
9.2.39	El Estado Peruano considera que los vehículos contra incendio deben contar con una comunicación en frecuencia aeronáutica.
9.2.39	Más restrictivo: RAP 314 Volumen I Capítulo 9 Sección
9.2.40	El Estado Peruano considera que en cuanto al sistema de alerta sonora y luminosa pueda ser accionado de manera independiente desde: la propia estación, otra estación de servicios contra incendio y desde la torre de control.
Anexo 14: Aeródromos. Volumen II: Helipuertos. Quinta Edición, julio de 2020, Enmienda 9	
NIL	
Anexo 15: Servicio de información aeronáutica. Decimosexta Edición, julio de 2018, Enmienda 43	
NIL	
Anexo 16: Protección del medio ambiente, Volumen I: Ruido de aeronaves. Octava Edición, julio de 2017, Enmienda 14	
NIL	
Anexo 16: Protección del medio ambiente. Volumen II: Emisiones de los motores de las aeronaves. Quinta Edición, julio de 2023, Enmienda 11	
Parte II	PURGA DE COMBUSTIBLE
Capítulo 2	Prevención de la purga voluntaria de combustible
No Implementado	
Anexo 16: Protección del medio ambiente. Volumen III: Emisiones de CO₂ de los aviones. Primera Edición, julio de 2017, Enmienda 2	
Parte I	DEFINICIONES Y SÍMBOLOS

9.2.38	The difference is that the RAP adds the following: a) The exit road from the rescue and firefighting service station must be paved, delimited, free of obstacles and must not be blocked by aircraft, moving and/or parked vehicles. b) It must have a hydrant and a water pit with sufficient capacity to supply the fire fighting vehicles of the rescue and fire extinguishing service. c) It must have safety zone signage and escape routes; additionally, it must have fire extinguishing equipment and/ or systems.
9.2.38	More restrictive: RAP 314 Volume I Chapter 9 Section
9.2.39	The Peruvian State considers that fire fighting vehicles must have aeronautical frequency communication.
9.2.39	More restrictive: RAP 314 Volume I Chapter 9 Section
9.2.40	The Peruvian State considers that the sound and light warning system may be independently activated from: the station itself, another fire service station and the control tower.
Annex 14: Aerodromes - Volume II: Heliports. Fifth Edition, July 2020, Amendment 9	
NIL	

Annex 15: Aeronautical Information Services. Sixteenth Edition, July 2018, Amendment 43	
NIL	
Annex 16: Environmental Protection, Volume I: Aircraft Noise. Eighth Edition, July 2017, Amendment 14	
NIL	
Annex 16: Environmental Protection, Volume II: Aircraft Engine Emissions. Fifth Edition, July 2023, Amendment 11	
Part II	VENTED FUEL
Chapter 2	Prevention of intentional fuel venting
Not implemented	
Annex 16: Environmental Protection, Volume III: Aeroplane CO₂ Emissions. First Edition, July 2017, Amendment 2	
Part I	DEFINITIONS AND SYMBOLS

Capítulo 1	Definiciones
No Implementado	
Capítulo 2	Símbolos
No Implementado	
Parte II	NORMA DE CERTIFICACIÓN PARA LAS EMISIONES DE CO2 DE LOS AVIONES CON BASE EN EL CONSUMO DE COMBUSTIBLE
Capítulo 1	Administración
No Implementado	
Capítulo 2	No Implementado
1	Aviones de reacción subsónicos de más de 5 700 kg
No implementado	
2.	Aviones de más de 8 618 kg propulsados por hélice
No implementado	
2.1	Aplicabilidad
No implementado	
2.2	Valor de medición para la evaluación de emisiones de CO2
No implementado	
2.3	Masas de referencia para aviones
No implementado	
2.4	Valor de medición máximo permitido para la evaluación de emisiones de CO2
No implementado	
2.5	Condiciones de referencia para determinar el alcance específico de los aviones
No implementado	
2.6	Procedimientos de prueba
No implementado	
Apéndices	No implementado
APÉNDICE 1	Determinación del valor de medición para la evaluación de las emisiones de CO2 de los aviones
No implementado	
APÉNDICE 2	Factor geométrico de referencia
No implementado	
Anexo 16: Protección del medio ambiente. Volumen IV: Plan de compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA). Segunda Edición, julio de 2023, Enmienda 1	
Parte I	DEFINICIONES, ABREVIATURAS Y UNIDADES
Capítulo 1	Definiciones
Propietario del avión	No implementado
Parte II	PLAN DE COMPENSACIÓN Y REDUCCIÓN DE CARBONO PARA LA AVIACIÓN INTERNACIONAL (CORSIA)

Chapter 1	Definitions
Not implemented	
Chapter 2	Symbols
Not implemented	
Part II	CERTIFICATION STANDARD FOR AEROPLANE CO2 EMISSIONS BASED ON THE CONSUMPTION OF FUEL
Chapter 1	Administration
Not implemented	
Chapter 2	Not implemented
1	Subsonic jet aeroplanes over 5 700 kg
Not implemented	
2.	Propeller-driven aeroplanes over 8 618 kg
Not implemented	
2.1	Applicability
Not implemented	
2.2	CO ₂ emissions evaluation metric
Not implemented	
2.3	Reference aeroplane masses
Not implemented	
2.4	Maximum permitted CO ₂ emissions evaluation metric
Not implemented	
2.5	Reference conditions for determining aeroplane specific air range
Not implemented	
2.6	Test procedures
Not implemented	
Appendices	Not implemented
APPENDIX 1	Determination of the Aeroplane CO ₂ Emissions Evaluation Metric Value
Not implemented	
APPENDIX 2	Reference geometric factor
Not implemented	
Annex 16: Environmental Protection, Volume IV: Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA). Second Edition, July 2023, Amendment 1	
Part I	DEFINITIONS, ABBREVIATIONS, AND UNITS
Chapter 1	Definitions
Aeroplane owner	Not implemented
Part II	CARBON OFFSETTING AND REDUCTION SCHEME FOR INTERNATIONAL AVIATION (CORSIA)
1.1	Attribution of international flights to an aeroplane operator
1.1.6	Not implemented
1.3	State
1.3.1	Not implemented
1.3.2	Not implemented

1.1	Atribución de vuelos internacionales a un explotador de aviones
1.1.6	No implementado
1.3	Estado
1.3.1	No implementado
1.3.2	No implementado
1.3.3	No implementado
1.3.4	No implementado
1.3.5	No implementado
1.3.6	No implementado
1.3.7	No implementado
1.4	Mantenimiento de registros
1.4.2	No implementado
1.5	Períodos de cumplimiento y plazos
1.5	No implementado
1.6	Procedimientos equivalentes
1.6	No implementado
Capítulo 2	Vigilancia, notificación y verificación (MRV) de las emisiones anuales de CO₂ de los explotadores de aviones
2.1	Aplicabilidad de los requisitos de MRV
2.1.2	No implementado
2.1.5	No implementado
2.2	Vigilancia de las emisiones de CO ₂
2.2.1.3	Período 2021-2035
2.2.1.3.5	No implementado
2.2.1.3.6	No implementado
2.2.2	Plan de vigilancia de emisiones
2.2.2.3	No implementado
2.4	Verificación de las emisiones de CO ₂
2.4.1.2	No implementado
Capítulo 3	Requisitos de compensación de CO₂ procedente de vuelos internacionales y reducciones de emisiones por el uso de combustibles admisibles en el marco del CORSIA
3.1	Aplicabilidad de los requisitos de compensación de CO ₂
3.1.1	No implementado
3.1.2	No implementado
3.1.3	No implementado
3.1.4	No implementado
3.2	Requisitos de compensación de CO ₂
3.2.1	No implementado
3.2.2	No implementado
3.2.3	No implementado
3.2.4	No implementado
3.2.5	No implementado
3.2.6	No implementado
3.3	Reducción de emisiones por el uso de combustibles admisibles en el marco del CORSIA.

1.3.3	Not implemented
1.3.4	Not implemented
1.3.5	Not implemented
1.3.6	Not implemented
1.3.7	Not implemented
1.4	Record keeping
1.4.2	Not implemented
1.5	Compliance periods and timeline
1.5	Not implemented
1.6	Equivalent procedures
1.6	Not implemented
Chapter 2	Monitoring, reporting, and verification (MRV) of aeroplane operator annual CO₂ emissions
2.1	Applicability of MRV requirements
2.1.2	Not implemented
2.1.5	Not implemented
2.2	Monitoring of CO ₂ emissions
2.2.1.3	2021-2035 period
2.2.1.3.5	Not implemented
2.2.1.3.6	Not implemented
2.2.2	Emissions monitoring plan
2.2.2.3	Not implemented
2.4	Verification of CO ₂ emissions
2.4.1.2	Not implemented
Chapter 3	CO₂ offsetting requirements from international flights and emissions reductions from the use of CORSIA eligible fuels
3.1	Applicability of CO ₂ offsetting requirements
3.1.1	Not implemented
3.1.2	Not implemented
3.1.3	Not implemented
3.1.4	Not implemented
3.2	CO ₂ offsetting requirements
3.2.1	Not implemented
3.2.2	Not implemented
3.2.3	Not implemented
3.2.4	Not implemented
3.2.5	Not implemented
3.2.6	Not implemented
3.3	Emissions reductions from the use of CORSIA eligible fuel.
3.3.1	Not implemented
3.3.2	Not implemented
3.3.3	Not implemented
3.4	Total final CO ₂ offsetting requirements for a given compliance period with emissions reductions from the use of CORSIA eligible fuels.
3.4.1	Not implemented

3.3.1	No implementado
3.3.2	No implementado
3.3.3	No implementado
3.4	Requisitos totales finales de compensación de CO ₂ por un período de cumplimiento dado con reducción de emisiones por el uso de combustibles admisibles en el marco del CORSIA.
3.4.1	No implementado
3.4.2	No implementado
3.4.3	No implementado
3.4.4	No implementado
3.4.5	No implementado
Capítulo 4	Unidades de emisión
4.1	Aplicabilidad de las unidades de emisión No implementado
4.2	Cancelación de las unidades de emisión admisibles en el CORSIA
4.2.1	No implementado
4.2.2	No implementado
4.2.3	No implementado
4.3	Notificación de la cancelación de unidades de emisión
4.3.1	No implementado
4.3.2	No implementado
4.3.3	No implementado
4.4	Verificación del informe de cancelación de unidades de emisión
4.4.1	Verificación del informe de cancelación de unidades de emisión de un explotador de aviones
4.4.1.1	No implementado
4.4.1.2	No implementado
4.4.1.3	No implementado
4.4.1.4	No implementado
4.4.1.5	No implementado
4.4.1.6	No implementado
4.4.2	Órgano de verificación y órgano nacional de acreditación
4.4.2.1	No implementado
4.4.2.2	No implementado

3.4.2	Not implemented
3.4.3	Not implemented
3.4.4	Not implemented
3.4.5	Not implemented
Chapter 4	Emissions units
4.1	Applicability of emission units Not implemented
4.2	Cancelling CORSIA eligible emissions units
4.2.1	Not implemented
4.2.2	Not implemented
4.2.3	Not implemented
4.3	Reporting emissions unit cancellation
4.3.1	Not implemented
4.3.2	Not implemented
4.3.3	Not implemented
4.4	Verification of emissions unit cancellation report
4.4.1	Verification of an aeroplane operator's emissions unit cancellation report
4.4.1.1	Not implemented
4.4.1.2	Not implemented
4.4.1.3	Not implemented
4.4.1.4	Not implemented
4.4.1.5	Not implemented
4.4.1.6	Not implemented
4.4.2	Verification body and national accreditation body
4.4.2.1	Not implemented
4.4.2.2	Not implemented

Anexo 17: Seguridad de la Aviación.
Decimosegunda Edición, julio de 2022, Enmienda 18
NIL

Annex 17: Aviation Security.
Twelfth Edition, July 2022, Amendment 18
NIL

Anexo 18: Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea.
Cuarta Edición, julio de 2011, Enmienda 12
NIL

Annex 18: The Safe Transport of Dangerous Goods by Air.
Fourth Edition, July 2011, Amendment 12
NIL

Anexo 19: Gestión de la seguridad operacional.
Segunda Edición, julio de 2016, Enmienda 1
NIL

Annex 19: Safety Management.
Second Edition, July 2016, Amendment 1
NIL