

CP SA-01/19

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

CARTA DE POLÍTICA
NATIONAL POLICY



ACEPTACIÓN DE UN EXAMEN FÍSICO ALTERNO PARA PILOTOS EXTRANJEROS AL MANDO DE AERONAVES
CON MATRÍCULA "N" QUE REALIZAN OPERACIONES EN ESPACIO AÉREO DE MÉXICO BAJO LOS
REQUISITOS PARA OPERAR CIERTAS AERONAVES PEQUEÑAS SIN UN CERTIFICADO MÉDICO

ACCEPTANCE OF AN ALTERNATE PHYSICAL EXAMINATION FOR FOREIGN PILOTS IN COMMAND OF
AIRCRAFT WITH "N" REGISTRATION THAT CARRY OUT OPERATIONS IN MEXICO'S AIRSPACE UNDER THE
REQUIREMENTS TO OPERATE CERTAIN SMALL AIRCRAFT WITHOUT A MEDICAL CERTIFICATE

7 de octubre de 2019
october 7, 2019

[Handwritten signatures and initials in blue ink]



CARTA DE POLÍTICA NATIONAL POLICY

Número de Carta
CP SA-01/19

ACEPTACIÓN DE UN EXAMEN FÍSICO ALTERNO PARA PILOTOS EXTRANJEROS AL MANDO DE AERONAVES CON MATRÍCULA "N" QUE REALIZAN OPERACIONES EN ESPACIO AÉREO DE MÉXICO BAJO LOS REQUISITOS PARA OPERAR CIERTAS AERONAVES PEQUEÑAS SIN UN CERTIFICADO MÉDICO

ACCEPTANCE OF AN ALTERNATE PHYSICAL EXAMINATION FOR FOREIGN PILOTS IN COMMAND OF AIRCRAFT WITH "N" REGISTRATION THAT CARRY OUT OPERATIONS IN MEXICO'S AIRSPACE UNDER THE REQUIREMENTS TO OPERATE CERTAIN SMALL AIRCRAFT WITHOUT A MEDICAL CERTIFICATE

Objetivo.

La presente Carta de Política describe las condiciones bajo las cuales se permitirá al personal de vuelo extranjero que operen aeronaves registradas en los Estados Unidos de América con matrícula "N", ejercer los privilegios de **piloto privado, recreativo y estudiante**, al mando en ciertas aeronaves pequeñas (**small aircraft**) utilizando una autorización de BasicMed (Lista de verificación de examen médico integral (CMEC) y certificado de cumplimiento de curso basicMed) en vez de un certificado médico de tercera clase, siempre y cuando cumplan con las disposiciones establecidas en la normatividad y regulación de la Federal Aviation Administration (FAA) al ser aeronaves con bandera de dicho país, lo cual se prevé en el Código de Regulaciones Federales de los Estados Unidos de América (CFR) Parte 68.

Aplicabilidad

La presente Carta de Política es aplicable a todo personal de vuelo extranjero que se encuadre dentro de la misma [**piloto privado, recreativo y estudiante** al mando de aeronaves pequeñas (**small aircraft**)]

Lo dispuesto en la *Circular de Asesoramiento AC No: 68-1A*, podrá aplicar dentro del espacio aéreo de los Estados Unidos Mexicanos, cumpliendo con un **curso de educación médica descrito en la misma**, así como con los requerimientos médicos establecidos, además de cumplir con las restricciones de la aeronave y de operación que el piloto en comento deba reunir para actuar como piloto al mando (PIC – "pilot in command" por sus siglas en inglés) para la mayoría de las operaciones del Título 14 del Código de Regulaciones Federales (14 CFR) parte 91.

A través de la presente Carta de Política se aceptan las disposiciones de la *Circular de Asesoramiento AC 68-1A* para que la misma sea aplicable a los pilotos que operan bajo el programa "BasicMed" en aeronaves registradas en los Estados Unidos de América "N", la cual a su vez será aplicable para los médicos con licencia Estatal del referido país, los cuales deberán proporcionar el examen médico requerido a dichos pilotos.



CARTA DE POLÍTICA NATIONAL POLICY

Número de Carta

CP SA-01/19

Asimismo, esta Carta de Política proporciona información respecto de su aplicación a los operadores aéreos, al personal aeronáutico y a las autoridades aeronáuticas dentro de los Estados Unidos Mexicanos, encargadas de la vigilancia de las operaciones aéreas de aeronaves con matrícula "N" con estas características que realicen operaciones de vuelo en el espacio aéreo situado sobre el territorio de los Estados Unidos Mexicanos, en cumplimiento a lo requerido bajo estas disposiciones.

Por lo anterior, para una adecuada interpretación del contenido de la *Circular de Asesoramiento* AC 68-1, se anexa una versión en idioma español, considerando que las disposiciones en ella señaladas como aplicables en los Estados Unidos de América, podrán interpretarse y aceptarse como disposiciones aplicables dentro del territorio de los Estados Unidos Mexicanos, siempre que se cumpla con los requerimientos indicados exclusivamente por lo que hace a los operadores de origen extranjero que pretendan operar aeronaves matrícula "N" y que cumplan adecuadamente con las disposiciones señaladas en la *Circular de Asesoramiento* AC 68-1A de la FAA.

Antecedentes.

La Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos de América, basado en la revisión de su Ley de Extensión, Seguridad y Protección de la FAA de 2016 (PL 114-190) (FESSA), en su sección 2307, relativa a la Certificación médica de ciertos pilotos de aeronaves pequeñas, determinó que se "revisara y emitieran las regulaciones para garantizar que un individuo pueda operar como piloto al mando de una aeronave determinada" sin tener que someterse al proceso de certificación médica según el Título 14 del Código de Regulaciones Federales (14 CFR) parte 67, siempre que el piloto y la aeronave cumplan ciertas condiciones prescritas como se describe en FESSA. Por lo que la FAA implementó un examen físico alterno para pilotos y estableció los requisitos de educación requeridos en un programa denominado "BasicMed".

Esta disposición fue emitida por la Federal Aviation Administration (FAA) en los Estados Unidos de América con fecha de efectividad a partir del 1 de mayo de 2017.

Derivado de que existe una gran cantidad de propietarios de aeronaves y pilotos al mando de aeronaves pequeñas (**small aircraft**) registradas ante los Estados Unidos de América con matrícula "N" que operan hacia y desde el territorio de los Estados Unidos Mexicanos, la Asociación de Pilotos y Propietarios de Aeronaves (AOPA) de los Estados Unidos de Norteamérica, considerada como la asociación más grande de aviación en el mundo, ha solicitado a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil, sea reconocida la regulación de certificación médica emitida por la Federal Aviation Administration (FAA) de los Estados Unidos de América para pilotos de aviación general, establecida en la parte 68 del Código de Regulaciones Federales CFR 14, comúnmente referida como el programa "BasicMed".



CARTA DE POLÍTICA NATIONAL POLICY

Número de Carta
CP SA-01/19

Considerando que existen cerca de 50,000 pilotos privados de los Estados Unidos de América, operando bajo el programa BasicMed, muchos de los cuales son miembros de la AOPA, y que han manifestado su intención de continuar visitando la República Mexicana realizando operaciones de vuelo, mientras vuelan bajo las reglas del programa BasicMed, toda vez que México permanece como uno de los destinos internacionales más populares para los pilotos de aviación general, representando más del 28% de todos los vuelos de aviación general a nivel internacional deseando que esto continúe en aumento.

Por lo anterior, la Dirección General de Aeronáutica Civil aplicará el cumplimiento de dichas disposiciones a los pilotos extranjeros que operan ciertas aeronaves pequeñas con matrícula "N" que se encuentren en cumplimiento con los CFR Partes 61, 68 y 91, conforme al programa BasicMed bajo las mismas condiciones y requerimientos establecidos en la Circular de Asesoramiento AC 68-1A emitida por la FAA.

Declaración de la Política.

Los estándares contenidos en la presente Carta de Política representan una forma aceptada por la Autoridad Aeronáutica (DGAC) de cumplir con los requisitos de la certificación del programa BasicMed de la FAA en los Estados Unidos Mexicanos. La DGAC no tiene inconveniente técnico para el uso de la certificación de la BasicMed bajo el CFR 14 Parte 68 de FAA para dar cumplimiento a los requisitos de los citados documentos, debiendo ser evaluados para pilotos que vuelan hacia/desde y dentro del espacio aéreo mexicano conforme se establece en la presente Carta de Política.

Fundamento

La presente Carta de Política, es emitida con fundamento en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional de la Organización de Aviación Civil Internacional en su Anexo 1 de Licencias al Personal Técnico Aeronáutico; en los artículos **29, 38, 39, 86 fracción II**, de la Ley de Aviación Civil y **63, 96 fracción I inciso i) y II, 191** del Reglamento de la Ley de Aviación Civil y en, 18 del Reglamento para la expedición de permisos, licencias y certificados de capacidad del personal técnico aeronáutico.

Por lo anterior, se considera conveniente referir dentro de esta Carta de Política parte de la información relevante contenida en la Circular de Asesoramiento emitida por la FAA (Advisory Circular 68-1A), lo cual permitirá a los pilotos que se encuentren en los supuestos aquí contenidos, el cumplimiento y observancia de la aplicabilidad, elegibilidad y requerimientos que deben cumplimentar los pilotos que estarían considerados dentro de la misma, así como la información necesaria que permita a la autoridad aeronáutica de los Estados Unidos Mexicanos el permitir y en su caso constatar bajo programas aleatorios de inspección establecidos para constatar su cumplimiento dentro del territorio Mexicano.



**CARTA DE POLÍTICA
NATIONAL POLICY**

Número de Carta
CP SA-01/19

La presente Carta de Política, no substituye la *Circular de Asesoramiento* AC 68-1A emitida por la FAA, únicamente sirve de apoyo e información al público usuario en los Estados Unidos Mexicanos, para su conocimiento y referencia, emitida por la FAA la cual prevalecerá ante cualquier controversia.

Se incluye copia del Apéndice A, de la *Circular de Asesoramiento* AC 68-1A en su versión original.

Para mayor referencia de la *Circular de Asesoramiento* AC 68-1A, se deberá visitar la página web de la Federal Aviation Administration (FAA) en el siguiente link:
http://www.faa.gov/regulations_policies/advisory_circulars/

Fecha de efectividad.

La presente Carta de Política entrará en vigor a los 60 días naturales contados a partir de la fecha de emisión.

**ATENTAMENTE
EL DIRECTOR GENERAL**

LIC. RODRIGO VÁSQUEZ COLMENARES GUZMÁN

**Dada en la Ciudad de México, a los 7 días del mes de octubre de dos mil diecinueve.
DONE at Mexico City, on the seven days of the month of october two thousand nineteen.**



CARTA DE POLÍTICA NATIONAL POLICY

Número de Carta
CP SA-01/19

A continuación, se incluye una traducción al idioma español de los principales requerimientos contenidos de la Circular de Asesoramiento de la FAA AC No: 68-1A solo como referencia, para lo cual se recomienda consultar (Advisory Circular AC No: 68-1A) en la página de la FAA.

Circular de Asesoramiento AC No: 68-1A (Advisory Circular AC No: 68-1A)
Asunto: BasicMed **Date: 5/3/17**
Iniciado por: AFS-8 **Cambio:**

CAPÍTULO 1. GENERALIDADES

1.1 Propósito. Esta Circular de Asesoramiento (AC) proporciona información a los pilotos y otras partes interesadas sobre el cumplimiento del certificado médico, conforme a las leyes y reglamentos de la sección 2307 de la Ley de Extensión, Seguridad y Protección de la Administración Federal de Aviación (FAA) de 2016 (Ley Pública (PL) 114-190) (por sus siglas en inglés - FAA Extension, Safety, and Security Act - FESSA), promulgada por el Congreso el 15 de julio de 2016. Este programa es referido como "BasicMed".

1.2 Aplicabilidad. La AC-68-1A proporciona información a los pilotos que deseen operar con el programa BasicMed. También proporciona información para grupos de partes interesadas de la aviación general sin fines de lucro y que deseen ofrecer el curso médico requerido sin fines de lucro. Por último, esta información puede ser utilizada por médicos con licencia Estatal que brindan un examen médico a un piloto con la intención de operar bajo BasicMed.

1.3 Dónde puede encontrar esta AC. Puede encontrar este AC en el sitio web de la FAA en http://www.faa.gov/regulations_policies/advisory_circulars.

1.4 Cancelación. La AC 68-1, "Examen piloto alternativo y los requisitos de educación", de fecha del 9 de enero de 2017, esta cancelada.

1.5 Antecedentes. La Ley de Extensión, Seguridad y Protección de la FAA de 2016 (PL 114-190) (FESSA) se promulgó el 15 de julio de 2016. La Sección 2307 de la FESSA, Certificación médica de ciertos pilotos de aeronaves pequeñas, ordenó a la FAA que "emita o revise las regulaciones para garantizar que un individuo pueda operar como piloto al mando de una aeronave cubierta "sin tener que someterse al proceso de certificación médica según el Título 14 del Código de Regulaciones Federales (14 CFR) parte 67 si el piloto y la aeronave cumplen ciertas condiciones prescritas como se describe en FESSA.

La FAA se refiere a la implementación de la sección 2307 como examen físico piloto alternativo y requisitos de educación (BasicMed). Este AC proporciona orientación sobre las regulaciones que la FAA ha promulgado para cumplir con esta legislación. Este AC no proporciona, ni pretende proporcionar, una interpretación legal de las regulaciones.

1.5.1 Medios aceptables de cumplimiento (AMC). Este AC utiliza términos obligatorios, como "debe", solo en el sentido de garantizar la aplicabilidad de estos métodos particulares de cumplimiento cuando se usa el AMC descrito en este documento. Este AC no es obligatoria y no constituye una regulación.

Este AC no cambia, agrega o elimina requisitos reglamentarios ni autoriza desviaciones de los requisitos reglamentarios. Describe una nueva calificación para las personas que ejercen ciertos privilegios de piloto. Los pilotos pueden optar por continuar cumpliendo con los requisitos de certificación médica que existían antes de BasicMed o, si es elegible, pueden usar las calificaciones de BasicMed.



CARTA DE POLÍTICA NATIONAL POLICY

Número de Carta

CP SA-01/19

1.5.2 Disposiciones de la Parte 68. Esta CA no está destinada a cubrir todas las disposiciones de 14 CFR partes 61, 68 o 91. Más bien, esta CA está destinada a proporcionar orientación sobre aquellas disposiciones de las regulaciones donde la información adicional puede ser útil. Sin embargo, la FAA enfatiza que las personas sujetas a esas regulaciones son responsables de cumplir con todas las disposiciones aplicables, independientemente de si la disposición se discute en este AC.

CAPÍTULO 3. RESUMEN DE REQUISITOS MEDICOS BÁSICOS (Basic Med)

3.1 ¿Qué necesito para volar bajo el BasicMed?

1. Tener una licencia de conducir estadounidense vigente y válida.
2. Tener o haber tenido un certificado médico emitido por la FAA en cualquier momento después del 14 de julio de 2006.
3. Responder las preguntas de salud en la Lista de verificación de examen médico integral (CMEC).
4. Obtenga su examen físico por cualquier médico con licencia Estatal y que ese médico complete el CMEC (asegúrese de conservar el CMEC).
5. Tome el curso de educación médica en línea BasicMed. Guarde el documento de finalización del curso emitido por el proveedor del curso.

3.2 ¿Cuáles son mis privilegios con el BasicMed? Puede realizar cualquier operación que de otro modo sea capaz de realizar utilizando su certificado de piloto y un certificado médico de tercera clase, excepto que esté limitado a:

1. Volar con no más de cinco pasajeros.
2. Volar una aeronave con un peso máximo de despegue certificado de no más de 6,000 lbs.
3. Volar una aeronave que esté autorizada a transportar no más de 6 ocupantes.
4. Vuelos dentro de los Estados Unidos, a una velocidad indicada de 250 nudos o menos, y a una altitud igual o inferior a 18,000 pies de nivel medio del mar (MSL).
5. No puede volar para compensación o contratar.

3.3 ¿Qué necesito para mantener mis privilegios de BasicMed?

1. Asegúrese de tener un CMEC que muestre que su examen físico más reciente fue en los últimos 48 meses.
2. Asegúrese de que un médico lo esté tratando por afecciones médicas que puedan afectar la seguridad del vuelo.
3. Asegúrese de tener un certificado de finalización del curso emitido por un proveedor de cursos de capacitación médica de BasicMed dentro de los últimos 24 meses calendario.



CARTA DE POLÍTICA NATIONAL POLICY

Número de Carta
CP SA-01/19

CAPÍTULO 4. REQUISITOS DEL PILOTO.

4.1 Aplicabilidad. Los privilegios de BasicMed se aplican a las personas que ejercen privilegios de piloto privado, recreativo y de estudiante cuando actúan como piloto al mando (PIC). También se aplica a las personas que ejercen privilegios de instructor de vuelo cuando actúan como PIC. No puede usar los privilegios de BasicMed para volar como piloto de seguridad, excepto cuando ese piloto actúa como PIC¹.

4.1.1 Los pilotos que operan bajo BasicMed pueden actuar como PIC² de una operación realizada bajo las condiciones y limitaciones establecidas en la parte 61, § 61.113 (es decir, vuelos de caridad, sin fines de lucro o eventos de la comunidad, vuelos de búsqueda y ubicación). Las personas que ejercen privilegios de un piloto estudiante o certificado de piloto recreativo deben cumplir con las limitaciones de las secs. 61.89 y 61.101, según corresponda, cuando esas limitaciones entren en conflicto con la § 61.113 (i).

4.1.2 BasicMed no se aplica a personas que ejercen privilegios de un Certificado de piloto comercial o un Certificado de piloto de transporte de línea aérea (ATP). Las personas que ejercen los privilegios de un Piloto Comercial o Certificado ATP deben tener un certificado médico de primera o segunda clase de acuerdo con § 61.23 (a) (1) y (2).

4.1.3 BasicMed no se aplica a las personas que realizan las tareas como examinador en una aeronave cuando administran una prueba práctica o verificación de competencia para un certificado, habilitación o autorización de aviador. En consecuencia, las personas que realizan tales tareas deben tener al menos un certificado médico de tercera clase de acuerdo con § 61.23 (a) (3) (iv).

4.1.4 Las personas que ejercen privilegios de piloto en un globo o planeador pueden operar sin ninguna certificación médica. Del mismo modo, las personas que ejercen privilegios de piloto deportivo pueden operar simplemente con una licencia de conducir. Si bien la FAA alienta a los pilotos a obtener calificaciones y certificados superiores a los necesarios para su operación, los pilotos deportivos y los pilotos que operan globos o planeadores no pueden operar bajo BasicMed. Sin embargo, el curso en línea BasicMed puede ser utilizado por cualquier aviador con fines educativos.

4.2 Licencia de conducir válida. De acuerdo con §§ 61.23 (c) (3) y 61.113 (i), los pilotos que operan bajo BasicMed deben tener una licencia de conducir estadounidense vigente y válida y cumplir con todos los requisitos médicos o restricciones asociados con esa licencia. Cada Estado determina qué requisitos médicos o restricciones son necesarios y están asociados con la licencia de conducir emitida, si corresponde. Si bien un pasaporte oficial puede servir como una forma válida de identificación con foto bajo § 61.3 (a) (2), no puede usarse en lugar de una licencia de conducir como se requiere en § 61.23 (c) (3) para operar bajo BasicMed. Una licencia de conducir internacional o cualquier licencia de conducir emitida por un país o territorio que no sea Estados Unidos no es suficiente para cumplir con este requisito.

Las personas que poseen o han tenido un certificado médico emitido por la FAA que fue válido en cualquier momento después del 14 de julio de 2006 pero cuya licencia de conducir ha sido revocada o rescindida por cualquier motivo no son elegibles para usar BasicMed a menos que y hasta que se restablezca la licencia de conducir. Cualquier restricción en la licencia de conducir (por ejemplo, lentes correctivos, prótesis certificado, cuando se utiliza una licencia de conducir en lugar de un certificado médico, la licencia de conducir debe estar en posesión personal del piloto cuando operan con BasicMed.



CARTA DE POLÍTICA NATIONAL POLICY

Número de Carta
CP SA-01/19

4.3 Certificado médico emitido por la FAA.

4.3.1 Requisitos generales. De acuerdo con § 61.23 (c) (3) (i) (B), las personas que operan bajo BasicMed deben tener o haber tenido un certificado médico válido emitido bajo la parte 67 en cualquier momento después del 14 de julio de 2006. Este certificado médico puede haber sido de primera, segunda o tercera clase, incluido cualquier certificado médico de la FAA emitido bajo una autorización de emisión especial ("certificado médico de emisión especial").

4.3.1.1 Una persona que no haya tenido un certificado médico en ningún momento después del 14 de julio de 2006 debe obtener un certificado médico emitido en virtud de la parte 67. La persona puede optar por usar BasicMed incluso mientras tenga un certificado médico vigente. Después de que el certificado médico caduque, ese piloto puede usar o continuar usando BasicMed, siempre que esa persona cumpla con las otras condiciones y limitaciones.

Nota: Un examen médico de la FAA asociado con una solicitud para un certificado médico de la FAA no se puede usar en lugar de los requisitos CMEC de BasicMed.

4.3.1.2 Una persona debe usar la fecha de vencimiento de su certificado médico más reciente para determinar si cumple con el requisito posterior al 14 de julio de 2006. Los certificados médicos de emisión especial siempre tienen un límite de tiempo y declararán explícitamente la fecha en que el certificado vence o ya no es válido. Por lo tanto, cualquier certificado médico de emisión especial con una fecha de vencimiento posterior al 14 de julio de 2006 cumpliría con el período de 10 años anterior a la fecha de promulgación de FESSA.

4.3.1.3 Los certificados médicos no restringidos ("emisión regular") no incluyen una fecha de vencimiento específica. Por lo tanto, las personas con un certificado médico de la FAA sin restricciones deben consultar la "Fecha de examen" que se muestra en el certificado y luego usar la tabla 3 a continuación para determinar si cumple con los requisitos. La fecha de vencimiento se basa en la edad del piloto en la fecha del examen, calculada a partir de su fecha de nacimiento (es decir, "menor de 40 años" frente a "40 años y más"). Por ejemplo, una persona nacida el 2 de enero de 1963 sería "menor de 40 años" si la fecha del examen fuera el 1 de enero de 2003, pero sería "40 años o más" si el examen se produjo un día después, el 2 de enero de 2003.

4.3.1.4 Las personas de 40 años o más en la fecha de su examen cumplirían el período de 10 años descrito en la Ley si su examen fuera el 1 de julio de 2004 o después. Los pilotos menores de 40 años en la fecha de su examen cumplirían con el Período de 10 años descrito en la Ley si su examen fue a partir del 1 de julio de 2003.

Determina si tu Certificado médico sin restricciones cumple con los requisitos del 14 de julio de 2006

1) Determinar la fecha de emisión del certificado.

2) Determine su edad en la fecha de emisión.

3) Determinar la validez: si tenía menos de 40 años en la fecha de emisión y su médico el certificado se emitió después del 30 de junio de 2003, usted es elegible; si tenía 40 años o más en la fecha de emisión y su certificado médico fue emitido después del 30 de junio de 2004, usted es elegible para BasicMed.

4.3.2 Requisitos del Certificado Médico. Hay algunos requisitos en § 61.23 (c) (3) que se aplican al certificado médico que la persona está utilizando para cumplir con BasicMed. El certificado médico emitido más recientemente puede haber sido un certificado médico de emisión especial y podría haber expirado. Sin embargo, puede que no haya sido suspendido o revocado, o en el caso de un certificado médico de emisión especial, puede que no haya sido retirado. Los certificados médicos pueden suspenderse o revocarse si el titular del certificado no cumple con los estándares médicos de la parte 67, o como resultado del incumplimiento de otros requisitos reglamentarios. La FAA también puede suspender o revocar un certificado médico sobre la base de un nuevo examen de ese certificado bajo el Título 49 del Código de los Estados Unidos (49 U.S.C.) § 44709.



CARTA DE POLÍTICA NATIONAL POLICY

Número de Carta

CP SA-01/19

4.3.2.1 Si el último certificado médico de una persona estuvo suspendido en algún momento, ese certificado médico no califica para BasicMed. Además, si el certificado médico del piloto expiró mientras estaba suspendido, el piloto debe solicitar y recibir un nuevo certificado médico para calificar para BasicMed. Bajo § 61.23 (c) (3) (iv), la solicitud más reciente para un certificado médico de aviador presentado a la FAA por el individuo no puede haber sido completada y negada. La FAA considera que la aplicación está en proceso una vez que el AME accede a la aplicación de la persona en FAA MedXPress. Si la solicitud del individuo se completa y se rechaza, la FAA considera que el solicitante ya no tiene un certificado médico válido, incluso si el solicitante está apelando la denegación. En esta circunstancia, el solicitante no puede usar BasicMed.

4.3.2.2 Si una persona poseía un certificado médico que era válido después del 14 de julio de 2006, pero posteriormente solicitó un nuevo certificado médico, ese piloto no podría volver al certificado médico anterior si su solicitud para un nuevo examen médico certificado fue completado y denegado. Ese piloto necesitaría obtener un nuevo certificado médico para calificar para BasicMed.

4.3.2.3 Las personas que operan con BasicMed no necesitan mantener ni proporcionar documentación que demuestre que cumplen con este requisito de certificado médico.

4.4 Cumplimiento del curso de educación médica. Los pilotos que vuelan como PIC bajo BasicMed deben completar un curso de educación médica durante los 24 meses calendario (§ 61.23(c) (3) (i) (C)) antes de actuar como PIC de un avión específico. Los requisitos del curso de educación médica se enumeran en la parte 68, § 68.3 y se analizan en el Capítulo 6.

4.5 Atención y tratamiento por un médico. Los pilotos que vuelan como PIC bajo BasicMed deben estar bajo el cuidado y tratamiento de un médico (§ 61.23(c) (3) (i) (E)) si el piloto ha sido diagnosticado con alguna condición médica que pueda afectar su capacidad de volar.

4.6 Recibo de examen médico durante los 48 meses anteriores. Los pilotos que vuelan como PIC bajo BasicMed deben someterse a un examen médico completo (§ 61.23(c) (3) (i) (D)) realizado por un médico con licencia estatal durante los 48 meses anteriores. Los requisitos del examen se enumeran en § 68.7 y se analizan en el Capítulo 7.



CARTA DE POLÍTICA NATIONAL POLICY

Número de Carta
CP SA-01/19

CAPÍTULO 5. AERONAVES ELEGIBLES Y REQUISITOS OPERATIVOS

5.1 Requisitos de aeronaves consideradas.

5.1.1 General. El avión debe estar autorizado por la FAA para transportar no más de seis ocupantes (§ 61.113(i) (1)). Adicionalmente, el peso máximo de despegue certificado, que se determina como parte del proceso de certificación, no debe ser más de 6,000 libras.

Si bien una persona puede operar una aeronave que cumpla con los requisitos de § 61.113 (i) (1), la FAA señala que esta disposición no exime a una aeronave del requisito de operar de acuerdo con sus limitaciones operativas. Si una aeronave operada bajo BasicMed tiene limitaciones operativas que entran en conflicto con § 61.113 (i) (1), esa aeronave debe cumplir con sus limitaciones operativas.

5.1.2 Tipo de aeronave certificada. Para aeronaves certificadas de tipo, la aprobación de diseño de la aeronave autorizaría el número de ocupantes que la aeronave puede transportar y contendría el peso máximo de despegue certificado. La aprobación de diseño de la aeronave puede ser un certificado de tipo (TC), un certificado de tipo suplementario (STC) o un TC modificado (ATC). La FAA reconoce que se podrían hacer cambios en el diseño de tipo de una aeronave. Por ejemplo, un tipo de aeronave certificada para transportar más de seis ocupantes puede modificarse para transportar seis o menos ocupantes. Para realizar dicho cambio, esa aeronave tendría que obtener una nueva aprobación de diseño, como un STC o un ATC. Siempre que la aprobación de diseño de una aeronave (es decir, TC, STC o ATC) autorice a la aeronave a transportar no más de seis ocupantes, esa aeronave cumpliría los requisitos de § 61.113 (i) (1). Además, si una aeronave con un peso máximo de despegue certificado de más de 6,000 libras se altera para tener un peso máximo de despegue certificado de menos de 6,000 libras, entonces esa aeronave también cumpliría con los requisitos de § 61.113 (i) (1).

5.1.3 Aviones experimentales. Para las aeronaves experimentales, que no tienen certificación de tipo, sino que emiten Certificados especiales de aeronavegabilidad, las limitaciones operativas prescritas por la FAA autorizarían el peso máximo de despegue (MTOW). Antes de emitir un Certificado Especial de Aeronavegabilidad, la FAA verifica la información actual de Peso y Balance (W&B) para una aeronave, que incluye el peso bruto máximo establecido por el operador. El número máximo de ocupantes en una aeronave experimental operada por un piloto bajo BasicMed se trata en § 91.319 (j). Esta sección prohíbe que una persona opere una aeronave experimental bajo BasicMed con más de seis ocupantes.

5.2 Requisitos de Operación. La Sección 61.113 (i) (1) requiere que el individuo opere de acuerdo con los siguientes requisitos operativos:

5.2.1 Limitaciones de ocupación de la aeronave. Una aeronave elegible puede estar autorizada para transportar hasta seis ocupantes (incluidos los miembros de la tripulación de vuelo requeridos) y puede operarse con hasta cinco pasajeros a bordo. Por ejemplo, una persona puede operar un tipo de aeronave certificada para un miembro de tripulación de vuelo piloto en BasicMed con hasta cinco ocupantes adicionales a bordo. Un tipo de aeronave certificada para dos miembros de tripulación de vuelo piloto puede ser operado bajo BasicMed con hasta cuatro ocupantes adicionales a bordo. Un ocupante de la aeronave (que no sea el PIC que opera bajo BasicMed) puede ser un pasajero, un miembro de la tripulación de vuelo del piloto requerido (si la aeronave está certificada por tipo para más de un piloto o si las regulaciones requieren más de un piloto), o un vuelo instructor (si el vuelo es una operación de entrenamiento).



CARTA DE POLÍTICA NATIONAL POLICY

Número de Carta
CP SA-01/19

5.2.2 Estado de los miembros requeridos de la tripulación de vuelo.

5.2.2.1 Si un piloto que opera una aeronave bajo BasicMed lleva a bordo a otro piloto que no es un miembro requerido de la tripulación de vuelo del piloto y que no es un instructor de vuelo que proporciona instrucción de vuelo, ese piloto adicional se consideraría un pasajero bajo las regulaciones de la FAA. Sin embargo, un piloto que actúa como piloto de seguridad según la parte 91, § 91.109 (c), sería un miembro de la tripulación de vuelo del piloto requerido por regulación en lugar de un pasajero. La Sección 91.109 (c) establece que ninguna persona puede operar una aeronave civil en vuelo simulado por instrumentos a menos que el otro asiento de control esté ocupado por un piloto de seguridad que posea al menos un certificado de piloto privado con habilitaciones de categoría y clase apropiadas para la aeronave en vuelo. Debido a que un piloto de seguridad es un miembro requerido de la tripulación de vuelo del piloto, se requiere que el piloto de seguridad tenga un certificado médico válido y apropiado de acuerdo con § 61.3 (a). Los privilegios de BasicMed solo pueden ser ejercidos por una persona que actúa como piloto de seguridad cuando esa persona también actúa como PIC. Los privilegios de BasicMed no se extienden a nadie más que a la persona que actúa como PIC.

5.2.2.2 Las operaciones bajo BasicMed incluyen entrenamiento de vuelo. Una persona puede recibir instrucción de vuelo de un instructor de vuelo autorizado por la FAA mientras esa persona está operando bajo BasicMed. Una persona que recibe entrenamiento de vuelo puede recibir instrucción de vuelo de un instructor de vuelo mientras el instructor de vuelo está operando bajo BasicMed, cuando el instructor de vuelo actúa como PIC. Si bien la instrucción de vuelo para compensación se considera "otro vuelo comercial" para los requisitos de vuelo y servicio bajo 14 CFR partes 121 y 135, "un instructor de vuelo certificado que actúa como PIC o como un miembro requerido de la tripulación de vuelo y está recibiendo compensación por su vuelo la instrucción solo ejerce los privilegios de un piloto privado" (Pilot, Flight Instructor, Ground Instructor, and Pilot School Certification Rules, 62 FR 16220, 16242 (April 4, 1997)).

5.2.3 Operando bajo VFR o IFR. Los pilotos pueden volar bajo BasicMed en reglas de vuelo visual (VFR) o reglas de vuelo por instrumentos (IFR). No hay ninguna prohibición de volar en condiciones meteorológicas de instrumentos (IMC) Section 2307(a) (8) (B) of FESSA. Pero BasicMed no cambia el requisito de mantener una calificación de instrumentos y estar al día para actuar como PIC bajo IFR. Además, BasicMed no exime a una aeronave del requisito de ser aprobado para operaciones IFR a fin de operar bajo IFR.

5.2.4 Limitaciones de vuelo. La Sección 61.113 (i) (2) contiene las siguientes limitaciones:

5.2.4.1 La Sección 61.113 (i) (2) (i) requiere que el vuelo, incluida cada parte de ese vuelo, no se realice para compensación o alquiler, incluido que ningún pasajero o propiedad en el vuelo se transporte para compensación o alquiler. En general, los pilotos que ejercen privilegios de piloto privado no pueden operar por compensación o contratación. La FAA ha sostenido durante mucho tiempo que las operaciones que transportan personas o propiedades para compensación o alquiler requieren un mayor nivel de seguridad, como estándares de mantenimiento adicionales (como inspecciones de aeronaves) y requisitos de certificado de aviador más altos (al menos un Certificado de piloto comercial y un certificado de segunda clase). Certificado médico) para respaldar ese nivel de seguridad. La prohibición general contra los pilotos privados que operan por compensación o alquiler se encuentra en § 61.113 (a).

La Sección 61.113 (b) a (h) contiene excepciones de la prohibición general para ciertas operaciones de las cuales un piloto puede recibir alguna forma de compensación. Esto incluye operaciones tales como volar para promover un negocio, compartir los gastos de vuelo con los pasajeros, demostrar la venta de un avión y realizar operaciones de búsqueda y ubicación. Estas excepciones se aplican a las personas que operan bajo BasicMed tal como se aplicarían a una persona que ejerza privilegios de piloto privado bajo un certificado médico de la parte 67.

5.2.4.2 La Sección 61.113 (i) (2) (ii) requiere que el vuelo, incluyendo cada parte de ese vuelo, no se lleve a cabo a una altitud que esté a más de 18,000 pies sobre MSL.



CARTA DE POLÍTICA NATIONAL POLICY

Número de Carta
CP SA-01/19

La aeronave debe operar a 18,000 pies MSL o menos durante todo el vuelo. Para los pilotos que operan aeronaves capaces de volar a más de 18,000 pies MSL, la planificación previa al vuelo del piloto debe adaptarse a la limitación de altitud. Por ejemplo, si se pronostican fenómenos meteorológicos como la formación de hielo o tormentas eléctricas (o está dentro de una posibilidad razonable) dentro de la ruta de vuelo del piloto que requeriría ascender por encima de los 18,000 pies MSL, la FAA considera que iniciar dicho vuelo es contrario a BasicMed.

5.2.4.3 La Sección 61.113 (i) (2) (iii) requiere que el vuelo, incluyendo cada parte de ese vuelo, no se realice fuera de los Estados Unidos, a menos que esté autorizado por el país en el que se realiza el vuelo. El Título 14 CFR parte 1, § 1.1 define a los Estados Unidos como los Estados, el Distrito de Columbia, Puerto Rico y las posesiones, incluidas las aguas territoriales y el espacio aéreo de esas áreas. Por lo tanto, un piloto que opera en los Estados Unidos, como se define en el § 1.1, puede optar por utilizar BasicMed.

Los aviadores certificados por la FAA están representados en la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) según las normas de la OACI para pilotos privados, entre otros requisitos. Como los estándares de BasicMed se desvían de los requisitos de la OACI, los vuelos deben limitarse geográficamente a las operaciones dentro de los Estados Unidos, a menos que estén específicamente autorizados por el país en el que se realiza el vuelo.

5.2.4.4 La sección 61.113 (i) (2) (iv) requiere que el vuelo, incluyendo cada parte de ese vuelo, no se realice a una velocidad indicada que exceda los 250 nudos. Reconociendo que muchas aeronaves tienen indicadores de velocidad aérea que se leen en millas por hora (mph), 250 nudos equivalen a 288 mph. Si la aeronave puede ser operada de manera segura (es decir, operada de una manera que no sea descuidada o imprudente) a una velocidad de 250 nudos o menos, entonces esa aeronave puede operarse bajo BasicMed.

5.2.5 Aplicabilidad de limitación de vuelo. Un "vuelo, que incluye cada parte del vuelo", significa que todas las limitaciones de vuelo para la operación descrita anteriormente, establecidas en § 61.113 (i) (2) (i) (iv), se aplican a todo el vuelo. En consecuencia, si BasicMed se está ejerciendo en cualquier vuelo, debe aplicarse para todo el vuelo (despegue hasta el aterrizaje completo) y se aplican todas las restricciones operativas para todo el vuelo. Como tal, en un vuelo en el que dos pilotos están presentes, uno con un certificado médico y el otro operando bajo BasicMed, si el piloto que opera bajo BasicMed actúa como PIC, entonces ninguna parte del vuelo puede ir más allá de las limitaciones establecidas en esta sección a pesar de que el piloto que posee el certificado médico puede actuar como PIC durante la parte del vuelo realizada fuera de las limitaciones.

[Handwritten signatures and initials in blue ink]



CARTA DE POLÍTICA NATIONAL POLICY

Número de Carta
CP SA-01/19

CAPÍTULO 6. REQUISITOS DEL CURSO DE EDUCACIÓN MÉDICA

6.1 Disponibilidad del curso de educación médica. El sitio web de acceso público de la FAA contiene una lista de cada curso de educación médica que la FAA ha aceptado para fines de BasicMed.

Nota: Los grupos de interesados en la aviación general sin fines de lucro o sin fines de lucro interesados en ser un proveedor de cursos de BasicMed pueden comunicarse con la FAA al sitio: 9-AWA-AFS-basicmed@faa.gov.

6.2 Requisitos del curso. Cada curso médico en línea aceptado por la FAA incluirá los siguientes elementos, de acuerdo con § 68.3:

1. Educar a los pilotos sobre la realización de autoevaluaciones médicas.
2. Aconsejar a los pilotos sobre la identificación de signos de advertencia de posibles afecciones médicas graves.
3. Identificar estrategias de mitigación de riesgos para condiciones médicas.
4. Aumentar la conciencia del impacto de los medicamentos potencialmente perjudicial sin receta y los medicamentos con receta.
5. Fomentar exámenes médicos regulares y consultas con médicos de atención primaria.
6. Informar a los pilotos sobre las regulaciones relacionadas con la prohibición de operaciones durante deficiencias médicas y condiciones médicamente descalificantes.
7. Proporcione la lista de verificación desarrollada por la FAA de acuerdo con § 68.7.

6.3 Documentos que el curso debe proporcionar al individuo y transmitir a la FAA. De acuerdo con § 68.3 (b), al completar con éxito el curso, el curso de educación médica debe proporcionar electrónicamente al individuo y transmitirlo a la FAA:

1. Una certificación de finalización del curso de educación médica.
2. Una autorización que autorice el acceso único al Registro Nacional de Conductores (NDR) a través de un Departamento de Estado de Vehículos Motorizados designado para proporcionar a la FAA información relativa al registro de manejo del individuo.
3. Una certificación por parte de la persona de que la persona está bajo el cuidado y tratamiento de un médico si la persona ha sido diagnosticada con alguna condición médica que pueda afectar la capacidad de la persona para volar.
4. Información proporcionada por el piloto sobre el médico y el examen médico integral, que incluye:
 - El nombre, dirección, número de teléfono y número de certificado del piloto;
 - El nombre, dirección, número de teléfono y número de licencia médica Estatal del médico que realiza el examen médico completo;
 - La fecha del examen médico completo; y
 - Una certificación de la persona de que la lista de verificación descrita en § 68.7 fue seguida y firmada por el médico en el examen médico integral.
5. Una declaración que certifique que el individuo comprende la prohibición existente de operaciones durante una deficiencia médica. De acuerdo con § 68.3 (b) (5), la persona debe dar fe de que "Entiendo que no puedo actuar como piloto al mando, o cualquier otra capacidad como miembro requerido de la tripulación de vuelo, si conozco o tengo razones para saber de algún médico condición que me haría incapaz de operar la aeronave de manera segura". Esta declaración se proporcionará electrónicamente a la persona y se transmitirá a la FAA al completar con éxito el curso.



CARTA DE POLÍTICA NATIONAL POLICY

Número de Carta
CP SA-01/19

CAPÍTULO 7. REQUISITOS DE EXAMEN MÉDICO INTEGRAL.

7.1 General. Para que un individuo opere bajo el BasicMed, debe recibir un examen médico completo de un médico con licencia estatal durante los 48 meses anteriores de acuerdo con § 61.23 (c) (3) (i) (D). El médico no necesita ser un AME designado por la FAA, aunque los AME no tienen prohibido proporcionar este examen. La Sección 68.5 (a) (1) requiere que el individuo complete la sección del individuo de la Lista de verificación de examen médico integral (CMEC) descrita en § 68.7 (a) y que proporcione la lista de verificación completa al médico que realiza el examen.

La Sección 68.5 (b) requiere que el médico complete el examen médico integral de acuerdo con la lista de verificación, verifique cada elemento especificado durante el examen y aborde, según sea médicamente apropiado, cada condición médica listada y cualquier medicamento que el individuo esté tomando.

7.2 Lista de verificación de examen médico integral (CMEC). El CMEC proporciona un resumen de los elementos que deben cumplirse para cumplir con los requisitos de BasicMed. El individuo completa el CMEC y luego lo proporciona al médico que realiza el examen médico completo. La lista de verificación, que se puede encontrar en el Apéndice A, Lista de verificación integral de exámenes médicos, contiene tres secciones: una sección con instrucciones, una sección para que el aviador la complete y una sección para que el médico la complete.

7.2.1 Sección para que el Aviador la complete. De acuerdo con § 68.7 (a) (1), la parte de la lista de verificación para que la persona la complete debe incluir las mismas preguntas que las casillas 3 a 13 y las casillas 16 a 19 del Formulario FAA 8500-8, Solicitud de Certificado Médico de Aviador, con fecha 3-99. Estas preguntas incluyen:

1. Nombre (apellido, nombre, segundo nombre, sufijo).
2. Número de seguro social (opcional).
3. Dirección (ciudad, estado, código postal, país).
4. Número de teléfono.
5. País de ciudadanía.
6. Fecha de nacimiento (mm / dd / aaaa).
7. Color de cabello.
8. Color de ojos.
9. Sexo (hombre / mujer).
10. Tipo de certificado de aviador retenido.
11. Ocupación.
12. Empleador.
13. ¿Se ha denegado, suspendido o revocado su certificado médico de aviador de la FAA? (Sí, No) En caso afirmativo, indique la fecha (mm / dd / aaaa).
14. Fecha de la última solicitud médica de la FAA (mm / dd / aaaa).
15. ¿Utiliza actualmente algún medicamento con o sin receta? (Si, No).
16. Para cada medicamento recetado, proporcione el nombre del medicamento, la dosis, la unidad de dosis, la frecuencia y si se informó anteriormente.
17. ¿Alguna vez usó lentes de contacto de visión cercana durante el vuelo? (Si, No).
18. Historial médico. ¿Alguna vez en su vida le han diagnosticado, tenido o tiene actualmente alguno de los siguientes? (Sí, No, comentario).
 - a. Dolores de cabeza frecuente o severo.
 - b. Mareo o desmayo.
 - c. Inconsciencia por cualquier motivo.



CARTA DE POLÍTICA NATIONAL POLICY

Número de Carta
CP SA-01/19

- d. Problemas en los ojos o la vista, excepto anteojos.
- e. Fiebre del heno o alergia.
- f. Asma o enfermedad pulmonar.
- g. Problemas cardíacos o vasculares.
- h. Presión arterial alta o baja.
- i. Problemas estomacales, hepáticos o intestinales.
- j. Cálculos renales o sangre en la orina.
- k. Diabetes.
- l. Trastornos neurológicos: epilepsia, convulsiones, derrame cerebral, parálisis, etc.
- m. Trastornos mentales de cualquier tipo: depresión, ansiedad, etc.
- n. Dependencia de sustancias o falló alguna vez una prueba de drogas; o abuso de sustancias o uso de sustancias ilegales en los últimos 2 años.
- o. Dependencia o abuso de alcohol.
- p. Intento de suicidio.
- q. Mareo por movimiento que requiere medicación.
- r. Alta médica militar.
- s. Rechazo médico por servicio militar.
- t. Rechazo a seguros de vida o salud.
- u. Ingreso al hospital.
- v. Historial de (1) cualquier condena (s) que impliquen conducir en estado de ebriedad, intolerancia o bajo la influencia de alcohol o drogas; o (2) historial de cualquier condena (s) o acción (es) administrativa (s) involucrando una ofensa (s) que resultó en la negación, suspensión, cancelación o revocación de los privilegios de conducir o que resultó en la asistencia a un programa educativo o de rehabilitación.
- w. Historial de condenaciones no relacionadas con el tráfico (delitos menores o mayores).
- x. Otra enfermedad, discapacidad o cirugía.

7.2.1.1 La Sección 68.7 (a) (2) requiere que esta sección de la lista de verificación también contenga una línea de firma para que el individuo afirme que:

1. Las respuestas proporcionadas por el individuo en esa lista de verificación, incluidas las respuestas del individuo con respecto al historial médico, son verdaderas y completas;
2. El individuo comprende que él o ella, según las regulaciones de la FAA, tiene prohibido actuar como PIC, o cualquier otra capacidad como miembro requerido de la tripulación de vuelo, si él o ella sabe o tiene razones para saber de cualquier deficiencia médica o condición médicamente descalificante que pueda causar el individuo incapaz de operar la aeronave de manera segura; y
3. El individuo conoce las regulaciones relacionadas con la prohibición de operaciones durante una deficiencia médica y no tiene condiciones médicamente descalificantes de acuerdo con la ley aplicable.

7.2.2 Sección para que el médico la complete. La tercera sección de la lista de verificación incluye una parte que debe completar el médico e indica al médico que realice un examen clínico § 68.7(c) de lo siguiente:

1. Cabeza, cara, cuello y cuero cabelludo.
2. Nariz, senos paranasales, boca y garganta.
3. Orejas, generales (canales internos y externos) y tímpanos (perforación).
4. Ojos (general), oftalmoscópicos, pupilas (igualdad y reacción) y motilidad ocular (movimiento paralelo asociado, nistagmo).
5. Pulmones y pecho (sin incluir el examen de los senos).
6. Corazón (actividad precordial, ritmo, sonidos y soplos).



CARTA DE POLÍTICA NATIONAL POLICY

Número de Carta
CP SA-01/19

7. Sistema vascular (pulso, amplitud y carácter, y brazos, piernas y otros).
 8. Abdomen y vísceras (incluida hernia).
 9. Ano (sin incluir el examen digital).
 10. piel.
 11. Sistema G – U (sin incluir el examen pélvico).
 12. Extremidades superiores e inferiores (fuerza y rango de movimiento).
 13. Columna vertebral y otros musculoesqueléticos.
 14. Identificación de marcas corporales, cicatrices y tatuajes (tamaño y ubicación).
 15. Linfáticos.
 16. Neurológico (reflejos tendinosos, equilibrio, sentidos, nervios craneales y coordinación, etc.).
 17. Psiquiátrico (apariencia, comportamiento, estado de ánimo, comunicación y memoria).
 18. General sistémico.
 19. Audiencia.
 20. Visión (visión lejana, cercana e intermedia, campo de visión, visión en color y alineación ocular).
 21. Presión arterial y pulso.
 22. Cualquier otra cosa que el médico, en su juicio médico, considere necesaria.
- 7.2.2.1** La Sección 68.7 (c) (2) requiere que el médico:
- Ejercer discreción médica para abordar, según sea médicamente apropiado, cualquier condición médica identificada;
 - y
 - Ejercer discreción médica para determinar si se justifica cualquier examen médico como parte del examen médico integral.
- 7.2.2.2** La Sección 68.7 (c) (3) requiere que el médico discuta todos los medicamentos recetados y no recetados que el individuo informa tomar y su potencial para interferir con la operación segura de una aeronave o vehículo de motor.
- 7.2.2.3** Siempre que el médico esté satisfecho de que el solicitante no presente ninguna evidencia médica de que el solicitante no es seguro para el vuelo, el médico deberá firmar y fechar la lista de verificación de acuerdo con § 68.7 (c) (4).

7.3 Calificaciones del médico. La FAA se basa en la determinación de cada Estado (así como de cada territorio y posesión de los Estados Unidos) en cuanto a qué personas licenciará como médicos. Si la persona posee una licencia como médico emitida por cualquier Estado, territorio o posesión, entonces cumple con el requisito de médico con licencia Estatal. La FAA señala que todos los estados otorgan licencias a médicos (M.D.) y médicos de medicina osteopática (D.O.) como médicos; aunque las leyes federales y algunas leyes estatales pueden permitir la licencia de otras personas, como médicos de cirugía dental (D.D.S.), como médicos. Si bien la FAA espera que estos especialistas (p. Ej., D.D.S., dentista, podólogo, etc.) que no tengan un M.D. o D.O. no tendría la amplitud de capacitación para un examen médico de BasicMed, la FAA dependerá de cada médico con licencia estatal para determinar si él o ella está calificado para realizar el examen médico.

7.3.1 Los médicos deben consultar a su autoridad estatal de licencias médicas para obtener más orientación.



CARTA DE POLÍTICA NATIONAL POLICY

Número de Carta
CP SA-01/19

CAPÍTULO 8. REQUISITOS BÁSICOS ESPECIALES PARA DETERMINADAS CONDICIONES MÉDICAS

8.1 General. BasicMed contiene varias disposiciones que requieren acciones específicas para personas con problemas de salud mental, cardíaca o neurológica.

8.2 Emisión Especial de Certificados Médicos Requeridos. Para ciertas condiciones, una persona que desee operar bajo BasicMed debe completar el proceso para obtener una autorización para la emisión especial de un certificado médico de acuerdo con § 68.9. Se requiere que la persona obtenga solo un certificado médico de emisión especial para cada condición, y posteriormente puede operar bajo BasicMed. Las personas que tienen, o han sido diagnosticadas recientemente con una condición cardiovascular, neurológica o de salud mental descrita en FESSA, no pueden usar BasicMed hasta que se les encuentre elegibles para la emisión de un certificado médico. Una vez emitido un certificado médico, la persona puede usar BasicMed si cumple con todos los demás requisitos de FESSA. Estas condiciones se enumeran a continuación:

8.2.1 Un trastorno de salud mental, limitado a un historial médico establecido o un diagnóstico clínico de cualquiera de los siguientes:

1. Trastorno de la personalidad que es lo suficientemente grave como para haberse manifestado repetidamente por actos abiertos.
2. Psicosis, definida como un caso en el que un individuo:
 - Ha manifestado delirios, alucinaciones, comportamiento extremadamente extraño o desorganizado u otros síntomas comúnmente aceptados de psicosis; o
 - Se puede esperar razonablemente que manifieste delirios, alucinaciones, comportamiento extremadamente extraño o desorganizado u otros síntomas comúnmente aceptados de psicosis.
3. Trastorno bipolar.
4. Dependencia de sustancias dentro de los 2 años anteriores, como se define en la parte 67, § 67.307 (a) (4).

8.2.2 Un trastorno neurológico, limitado a un historial médico establecido o diagnóstico clínico de cualquiera de los siguientes:

1. Epilepsia.
2. Perturbación de la conciencia sin una explicación médica satisfactoria de la causa.
3. Una pérdida transitoria de control de las funciones del sistema nervioso sin una explicación médica satisfactoria de la causa.

8.2.3 Una condición cardiovascular, limitada a una emisión especial única para cada diagnóstico de lo siguiente:

1. Infarto de miocardio.
2. Enfermedad coronaria que requirió tratamiento.
3. Reemplazo valvular cardíaco.
4. Reemplazo del corazón.

8.3 Prohibiciones de BasicMed para personas con afecciones de salud mental.

8.3.1 La Sección 68.9 (c) (1) (i) prohíbe que un individuo con una condición de salud mental clínicamente diagnosticada opere bajo BasicMed si, a juicio del especialista médico con licencia estatal del individuo, la condición:

1. Hace que el individuo no pueda operar de manera segura con BasicMed; o



**CARTA DE POLÍTICA
NATIONAL POLICY**

Número de Carta
CP SA-01/19

2. Puede esperarse razonablemente que la persona no pueda operar bajo BasicMed.

8.3.2 La Sección 68.9 (c) (1) (ii) prohíbe que una persona opere bajo BasicMed si la agencia emisora revoca la licencia de conducir de la persona como resultado de una condición de salud mental diagnosticada clínicamente.

8.4 Prohibiciones básicas de medicamentos para personas con afecciones neurológicas. Bajo § 68.9 (d) (1), una persona con una condición neurológica diagnosticada clínicamente no puede operar bajo BasicMed si la agencia emisora revoca la licencia de conducir del individuo como resultado de una condición neurológica diagnosticada clínicamente, o si, a juicio del especialista médico con licencia Estatal del individuo, la condición:

1. Hace que el individuo no pueda operar de manera segura con BasicMed; o
2. Puede esperarse razonablemente que la persona no pueda operar de manera segura con BasicMed.

A handwritten signature in blue ink, appearing to be "SA 6/14", is written in the bottom right corner of the page.