



**RESOLUCIÓN DE JUNTA DIRECTIVA No. 026
(De 06 de septiembre de 2017)**

“Por medio de la cual se aprueban las modificaciones al Libro VI sobre Licencias para Pilotos y sus Habilitaciones del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP).”

LA JUNTA DIRECTIVA DE LA AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL
En uso de sus facultades legales y;

CONSIDERANDO:

Que a la Autoridad Aeronáutica Civil le corresponde dirigir y reglamentar los servicios de transporte aéreo; regular y prestar servicios a la navegación aérea, a la seguridad operacional y aeroportuaria; la certificación y administración de aeródromos, incluyendo su regulación, planificación, operación, vigilancia y control, según lo establece el artículo 2 de la Ley No. 22 de 29 de enero de 2003.

Que entre las funciones específicas y privativas que le consagra la Ley No. 22 de 29 de enero de 2003, a la Autoridad Aeronáutica Civil, se enmarcan, entre otras, la de dictar la reglamentación y normativa necesaria para garantizar la seguridad y eficiencia del sistema de transporte aéreo en Panamá.

Que la Ley No.22 de 29 de enero de 2003, designa a la Junta Directiva de la Autoridad Aeronáutica Civil como órgano encargado de establecer y administrar las políticas superiores de transporte aéreo en Panamá, y preceptúa entre sus funciones específicas, la de aprobar los reglamentos y normas de la Autoridad Aeronáutica Civil.

Que la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) ha incorporado enmiendas en sus Anexos al Convenio sobre la Aviación Civil Internacional, las cuales ya han sido revisadas por la Autoridad Aeronáutica Civil de Panamá, por lo que se hace necesario incorporarlas a Reglamento de Aviación Civil de Panamá, con la finalidad de cumplir con los estándares Internacionales sobre la aviación Civil Internacional.

Que el Libro del Reglamento de Aviación Civil (RACP) objeto de modificación es el Libro VI sobre Licencias para Pilotos y sus Habilitaciones.

Que la República de Panamá, como Estado contratante de la Organización sobre Aviación Civil Internacional (OACI), se compromete a colaborar, a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organizaciones relativos a aeronaves, personal, aerovías, servicios auxiliares, en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la seguridad operacional.

EN CONSECUENCIA,

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO: APROBAR las modificaciones a los Artículos 1, 20, 21, 46, 79, 107, 109, 119, 121, 166, 171, 184 y del apéndice 1 Literal m del Libro VI sobre Licencias para Pilotos y sus Habilitaciones del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP).

ARTÍCULO SEGUNDO: APROBAR la inclusión de los Artículos 17A, 17B, 19A, 19B, 28A , 28B ,28C, 28D, 28E, 28F,28G, 79A ,79B, 109A, del Libro VI sobre Licencias para Pilotos y sus Habilitaciones del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP).

ARTÍCULO TERCERO: El Anexo que contiene las modificaciones a que hace alusión la presente Resolución, forma parte integral de la misma.

ARTÍCULO CUARTO: Esta Resolución entrará a regir a partir de su publicación en Gaceta Oficial.

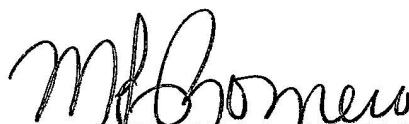
FUNDAMENTO DE DERECHO: Artículo 2; numeral 30, Artículo 3; numeral 7 y Artículo 21 de la Ley 22 de 29 de enero de 2003.

Dado en la ciudad de Panamá a los seis (06) días del mes de septiembre de dos mil diecisiete (2017).

COMUNÍQUESE, PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE,




**SECRETARIO DE LA JUNTA DIRECTIVA
ALFREDO FONSECA MORA**



**PRESIDENTA DE LA JUNTA DIRECTIVA
MARÍA LUISA ROMERO**



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ
DIRECCIÓN GENERAL
FIEL COPIA DE SU ORIGINAL

FIRMA: 
FECHA: 15 SEP 2017

ANEXO A LA RESOLUCIÓN DE JUNTA DIRECTIVA APROBADA EL 06 DE SEPTIEMBRE DE 2017, QUE MODIFICA EL PRESENTE LIBRO VI DEL REGLAMENTO DE AVIACION CIVIL DE PANAMÁ, EL CUAL QUEDARÁ ASÍ:

Se modifica el artículo 1 y se le incluyen las siguientes definiciones:

Artículo 1: Los términos, abreviaturas y expresiones que se utilizan en este Libro del RACP tienen el significado siguiente:

Expedición de licencias directa: Es el método empleado para garantizar el cumplimiento de nuestro propio sistema de emisión, en cuanto a los requisitos y sustentaciones que permiten determinar el nivel de los conocimientos, las habilidades y la experiencia, para lo que se utilizan los exámenes directos teóricos y prácticos, administrados y coordinados por la oficina PEL.

Expedición de licencias por conversión: Método de expedir una licencia nacional basándose en una extranjera, con lo que nuestro Estado acepta el hecho de que la titularidad de una licencia expedida por otro Estado contratante se constituye en una manera de demostrar el cumplimiento de nuestros propios reglamentos en materia de licencias.

Expedición de licencias por convalidación: Método tomada por nuestro estado, mediante la cual, en vez de otorgar nuestra propia licencia, reconoceremos como equivalente a la suya propia, la otorgada por otro Estado contratante.

Medico Evaluador. Médico calificado y experimentado en la práctica de la medicina aeronáutica, que ha sido designado por la AAC y que tiene las competencias para evaluar estados de salud de importancia para la seguridad de vuelo.

(OACI/A.1/AMDT172A/C1.)

Se modifica la Sección Quinta la cual quedará así:

Sección Quinta Convalidación y Conversión de licencia

Se incluyen los artículos 17A, 17B, 19A, 19B los cuales quedarán así:

Artículo 17A: La AAC otorgará una convalidación a titulares de licencias aeronáuticas de otro Estado cuando exista convenio internacional, y de no existir convenio se efectuará bajo condiciones de reciprocidad.

Artículo 17B: La AAC establecerá los procedimientos específicos con que se podrá efectuar la convalidación si fuese pertinente o cuando corresponda, la obtención de la licencia nacional para personal aeronáutico extranjero, por periodos definidos, previa demostración de la necesidad o conveniencia de la misma.

Artículo 19A: Las licencias extranjeras para que sean convalidadas por la AAC deberán haber sido otorgadas con iguales o superiores requisitos que los establecidos en el presente Reglamento.

Artículo 19B: La convalidación de una licencia extranjera no podrá exceder el plazo de su vigencia y se hará constar mediante autorización expresa que deberá acompañar a dicha licencia.

Se modifica los artículos 20 y 21 los cuales quedarán así:

Artículo 20: Convalidación de licencia para operaciones privadas. A los fines de convalidación de una licencia privada y sus habilitaciones el solicitante debe cumplir con los requisitos establecido en los numerales del dos (2) hasta el diez (10) del Artículo 21 de esta Sección. La convalidación de la licencia privada y sus habilitaciones tendrá validez continua. Si la AAC extranjera que expidió la licencia original, la revoca o la suspende, la convalidación de la licencia perderá su validez.

Artículo 21: Convalidación de una licencia para operaciones dedicadas al transporte aéreo comercial. En virtud de lo requerido en el Artículo 46 de la Ley 21 de 29 de enero de 2003, la AAC de Panamá reconocerá las licencias y Certificados Médicos expedidos por otros Estados, siempre que los requisitos de acuerdo con los cuales se hayan expedido, sean iguales o superiores a los contenidos en el presente Libro del RACP y siempre que dichos Estados reconozcan y convaliden las licencias expedidas por la AAC de Panamá. A los fines de convalidación de una licencia comercial o de transporte de línea aérea y sus habilitaciones, el solicitante debe cumplir con los siguientes documentos y requisitos:

1. Que la licencia sea solicitada por un Operador y/o Explotador de servicios aéreo, regular o no regular, titular de un Certificado de Operación expedido por la AAC de Panamá;
2. Presentación del formulario de solicitud AAC/PEL/0301;
3. Comprobación de la bitácora de vuelo u otro medio, tales como el total general de sus horas de vuelo y experiencia reciente de vuelo necesaria, aceptable por la AAC;
4. Documento oficial de identidad Cédula, C.I., pasaporte, otros;
5. Copia de la licencia y del certificado médico aeronáutico extranjero vigente;
6. Aprobar un examen psicofísico, incluyendo una evaluación psicológica para la licencia y habilitación de que se trate. Dicho examen psicofísico debe ser efectuado por un Médico Delegado autorizado por la AAC de Panamá. Para operaciones especiales en virtud de lo establecido en Norma aeronáutica AAC/DSA/DNA/03-09 puede convalidarse los certificados médicos, presentando copia autenticada del certificado médico realizado por la Autoridad Aeronáutica del país que expide el documento

7. Aprobar una evaluación de conocimientos, realizada por la AAC respecto al Reglamento de Aviación Civil de Panamá, y la misma servirá de igual manera para medir la capacidad de leer y escribir en el idioma español.
8. Prueba escrita acorde a la licencia y habilitaciones solicitadas;
9. Aprobar una prueba de pericia cuando la AAC lo considere apropiado;
10. La autenticidad de los documentos procedentes del extranjero y presentados ante la Dirección de Seguridad Aérea de la Autoridad Aeronáutica Civil para las convalidaciones correspondientes se verificará de la siguiente forma:
 - a. Certificación escrita de las autoridades aeronáuticas del país que otorga las licencias, habilitaciones y certificados médicos dirigida a la Autoridad Aeronáutica Civil de Panamá, la cual debe presentarse debidamente autenticado por el funcionario diplomático o consular de Panamá con funciones en el lugar de donde proceda el documento y a falta de ellos, por el representante diplomático o consular de una nación amiga, o por medio de Apostilla; y
 - b. Dicha certificación debe indicar también los procesos pendientes de investigación seguidos al solicitante por posibles infracciones a la ley y reglamentos de la aviación civil de su país de origen. Mientras tales procesos de investigación estén sin solucionarse por el país de origen del solicitante, se suspenderá o rechazará por la Autoridad Aeronáutica Civil todo trámite de convalidación de licencias o habilitación del solicitante.

Se incluyen los artículos 28A, 28B, 28C, 28D, 28E, 28F y el 28G los cuales quedarán así:

Artículo 28A: Conversión de una licencia De conformidad con lo establecido en el presente Libro del RACP, la AAC de Panamá puede hacer conversión, solamente a las licencias otorgadas por el Estado de procedencia del titular de la licencia.

Artículo 28B: Conversión de una licencia de piloto extranjera para la expedición de un Piloto Privado de nuestro Estado. El titular de una licencia de piloto vigente y válido con atribuciones de Piloto Privado, como mínimo, expedida por otro Estado contratante de conformidad con el Anexo 1 de la OACI, podrá solicitar la conversión y recibir una Licencia de Piloto Privado para su uso en aeronaves matriculadas en nuestro Estado, siempre que cumpla los requisitos siguientes:

1. el titular presentará a nuestra autoridad otorgadora de licencias la licencia extranjera, la demostración de que posee la experiencia exigida mediante el registro y un certificado médico vigente;
2. el titular presentará a la autoridad otorgadora de licencias pruebas de su competencia lingüística en el idioma utilizado para las comunicaciones de radiotelefonía en nuestro Estado o en inglés, como se especifica en el Anexo 1 y en RACP;

3. el titular obtendrá un certificado médico de Clase 2 expedido con arreglo a los requisitos de nuestro Estado;
4. el titular demostrará, a satisfacción de la autoridad otorgadora de licencias, conocimientos de la legislación aeronáutica de nuestro país;
5. el titular superará una prueba de pericia para el Piloto Privado;
6. la autoridad otorgadora de licencias verificará la autenticidad y vigencia de la licencia, las habilitaciones, la autorización y el certificado médico con el Estado de expedición de la licencia antes de proceder a la conversión.

Artículo 28C: Conversión de una licencia para Pilotos Comerciales, Instrumentos, Multimotores, o Transporte de Línea Aérea, expedidos por otro Estado contratante de conformidad con el Anexo 1, podrán solicitar la conversión a la licencia y las habilitaciones apropiadas expedidas por nuestra Autoridad, siempre que cumpla los requisitos siguientes:

1. Carta de solicitud, justificación y sustentación de la necesidad de dicha conversión, expedida por un operador o explotador establecido y certificado por nuestra Autoridad.
2. Demostración de su experiencia reciente el solicitante, y en el caso de pilotos las pruebas que acrediten las horas requeridas para la licencia solicitada (por ejemplo, el libro o bitácora de vuelo) y;
3. el solicitante estará en posesión u obtendrá un certificado médico, apropiado para el grado de la licencia cuya conversión desea, expedido de conformidad con los procedimientos de nuestra Autoridad;
4. el titular demostrará, a satisfacción de la autoridad otorgadora de licencias, conocimientos de la legislación aeronáutica de nuestro país;
5. el titular superará una prueba de pericia para Pilotos Comerciales, Instrumentos, Multimotores, o Transporte de Línea Aérea
6. la autoridad otorgadora de licencias verificará la autenticidad y la vigencia de la licencia, las habilitaciones, la autorización y el certificado médico con el Estado de expedición de la licencia antes de proceder a la conversión.

Artículo 28D: Cuando nuestra Autoridad expida una licencia convertida sobre la base de una licencia de otro Estado contratante asume la responsabilidad de dicha licencia convertida.

Artículo 28E: La AAC, antes de firmar un acuerdo (con otro Estado contratante acerca del reconocimiento de licencias) deberá comprobar que el otro Estado contratante expide las licencias de conformidad con nuestros procedimientos reguladores y sus requisitos, comparando para ello los reglamentos y los requisitos de ambos sistemas de otorgamiento de licencias.

Artículo 28F: La AAC, emitirá una licencia por el método de conversión, para los casos de nacionales que hayan recibido instrucción y licencias en el extranjero, expatriados de larga duración, o nacionales extranjeros establecidos de manera permanente en nuestro territorio.

Artículo 28G: Cuando nuestra Autoridad expida una licencia convertida sobre la base de una licencia de otro Estado contratante asume la responsabilidad de dicha licencia convertida, con lo cual no será necesario mantener la vigilancia en cuanto a la validez y vigencia de la misma, y por lo tanto la vigilancia solo se aplicará a la licencia convertida.

Se modifica los artículos 46 y 79 los cuales quedarán así:

Artículo 46: Esta sección establece los siguientes requisitos psicofísico para todo solicitante de una licencia de piloto

1. La validez de los certificados médicos aeronáuticos se establece en el Artículo 4 del Libro IX del RACP;
- (2) El período de validez de la evaluación de la aptitud psicofísica comenzará en la fecha en la cual se lleve a cabo el reconocimiento médico y se constate la entrega de la documentación en la Unidad de Medicina Aeronáutica de la Dirección de Seguridad Aérea de la AAC obteniendo el sellado del certificado médico. Su duración se ajustará a lo previsto en la Sección Décima de este Capítulo;
3. Salvo lo dispuesto en el numeral (7) del Artículo 42 de este Capítulo, ningún piloto que le sea requerido ejercerá las atribuciones de su licencia a menos que posean el Certificado Médico vigente que corresponda a dicha Licencia;
4. Los solicitantes de licencias o habilitaciones para las cuales se prescriba la debida aptitud psicofísica correspondiente al Certificado Médico, firmarán y presentarán al Médico Delegado una declaración en la que indicarán si se han sometido anteriormente a algún reconocimiento análogo y en caso afirmativo la fecha, el lugar y el resultado del último reconocimiento. Los solicitantes darán a conocer al médico examinador si con anterioridad les fue denegada, revocada o suspendida alguna evaluación médica y en caso afirmativo indicarán el motivo de esta denegación.

Artículo 79: Ningún piloto u operador comercial certificado en el Estado de Panamá permitirá operaciones de transporte aéreo internacional, comercial cuando el titular de la licencia de piloto sea de 60 años de edad o en el caso de dos pilotos, ambos pilotos están por encima de 65 años de edad.
(OACI/A.1/AMDT172/C2/2.1.10.)

Se incluyen los artículos 79A y 79B, los cuales quedarán así:

Artículo 79A: Todo titular panameño de una licencia de piloto comercial, y/o de transporte de línea aérea, tiene derecho a ejercer sus atribuciones después de los sesenta y cinco (65) años de edad, dentro del territorio panameño, siempre y cuando cumpla con las siguientes restricciones:

1. Cumplir con los requisitos del certificado médico establecido en el Libro IX del RACP, y
2. En el caso de tripulaciones de más de un piloto, el copiloto deberá tener menos de sesenta (65) años.

Artículo 79B: Todo titular de una licencia de piloto comercial y/o transporte de línea aérea, y que sea titular de una licencia de Instructor de Vuelos, tiene derecho a ejercer sus atribuciones como Instructor de Vuelo después de los sesenta y cinco (65) años de edad siempre y cuando cumplan las siguientes restricciones:

1. Cumplir con los requisitos del Certificado Médico establecidos en el Libro IX del RACP y
2. Cumplir con lo requerido en los Artículos 244 y 246 del Libro VI del RACP, referente a la renovación de la licencia de Instructor de Vuelo.

Se modifica los artículos 107 y 109 los cuales quedarán así:

Artículo 107: Generalidades

De acuerdo con el Apéndice 2 de este libro RACP, pilotos de aviones, dirigibles, helicópteros y aeronaves verticales, controladores de tráfico aéreo y operadores de estaciones aeronáuticas demostrarán la capacidad de hablar y entender el idioma inglés al nivel especificado en los requisitos de competencia lingüística para las comunicaciones radiotelefónicas. Las personas que no cumplan con los requisitos del idioma Inglés de este artículo deben demostrar los requisitos de competencia lingüística en español en el nivel requerido para las comunicaciones por radio. Aquellas personas que no cumplan con los requisitos de competencia del idioma inglés tendrán un lugar de restricción en su certificado que claramente indica "no dominio del idioma inglés" y estarán restringidos de realizar operaciones internacionales y/o comunicaciones radiotelefónicas con operaciones de vuelo que requieran comunicaciones en el idioma inglés.

(OACI/A.1/AMDT172/C1.1/1.2.9.41)

Artículo 109: Intervalos de evaluación

Los pilotos de aviones, dirigibles, helicópteros y aeronaves verticales, los controladores de tránsito aéreo y los operadores de estaciones aeronáuticas que demuestren una competencia lingüística inferior al Nivel Experto (Nivel 6), serán evaluados oficialmente de acuerdo a los siguientes intervalos:

- a. Cada tres (3) años, aquellos que demuestren una competencia lingüística de Nivel operacional (Nivel 4);
- b. Cada seis (6) años, aquellos que demuestren una competencia lingüística de Nivel avanzado (Nivel 5).
- c. Aquellos que demuestren una competencia de Nivel Experto (Nivel 6), no volverán a ser evaluados.

(OACI/A.1/AMDT172/C1.1/1.2.9.41)

Se incluye el artículo 109A el cual quedarán así:

Artículo 109A: Período de re-evaluación en caso de no alcanzar el nivel mínimo requerido.

1. Una persona que demuestre un nivel de competencia equivalente al Nivel tres (3) (Pre-Operacional) no puede solicitar una nueva re-evaluación por lo menos 90 días calendario después de la fecha que rindió su examen, siempre y cuando acredite que ha estudiado por lo menos 120 horas de clases que tengan como objetivo la optimización de sus habilidades de hablar y comprender el idioma inglés.
2. Una persona que demuestre un nivel de competencia equivalente al Nivel dos (2) (Nivel Elemental) no puede solicitar una nueva re-evaluación por lo menos 120 días calendario después de la fecha que rindió su examen, siempre y cuando acredite que ha estudiado por lo menos 200 horas de clases que tengan como objetivo la optimización de sus habilidades e hablar y comprender el idioma inglés.
3. Una persona que demuestre un nivel de competencia equivalente al Nivel uno (1) (Nivel Pre-Elemental) no puede solicitar una nueva re-evaluación por lo menos 200 días calendario después de la fecha que rindió su examen, siempre y cuando acredite que ha estudiado por lo menos 300 hora si de clases que tengan como objetivo la optimización de sus habilidades de hablar y comprender el idioma inglés

(OACI/A.1/AMDT172/C2.2.1.1.4)

Se modifica los artículos 119, 121, 166, 171 y el 184, los cuales quedarán así:

Artículo 119: Habilitación de tipo para cualquier helicóptero, avión, aeronave de despegue vertical y dirigible certificados para una tripulación mínima de dos (2) pilotos. El titular de una licencia que solicite agregar una habilitación de tipo con las características señaladas en este párrafo a su licencia, debe reunir los siguientes requisitos:

- (1) Haber adquirido, bajo la debida supervisión, experiencia en el tipo de aeronave de que se trate, y/o en simulador de vuelo en los aspectos siguientes:
 - a. Los procedimientos y maniobras normales de vuelo durante todas sus fases;
 - b. Los procedimientos y maniobras anormales y de emergencia relacionadas con fallas y mal funcionamiento del equipo, tales como el grupo motor, otros sistemas de la aeronave y la célula;
 - c. Los procedimientos de vuelo por instrumentos, comprendidos los procedimientos de aproximación por instrumentos, de aproximación frustrada y

de aterrizaje en condiciones normales, anormales y de emergencia y también la falla simulada de motor; y

d. Los procedimientos relacionados con la incapacitación de la tripulación, incluso la asignación de tareas propias del piloto; la cooperación de la tripulación y la utilización de listas de verificación.

(2) Demostrar la pericia y conocimientos teóricos requeridos para la utilización segura del tipo de aeronave de que se trate, correspondientes a las funciones de piloto al mando o de copiloto, según sea el caso, anotándose tal circunstancia en la licencia;

(3) Haber demostrado los conocimientos teóricos correspondientes a la licencia de piloto de transporte de Línea aérea excepto en el caso de dirigible; y (OACI/A.1/AMDT172/C2/2.1.5.2/c)

(4) En el caso de aviones, contar previamente con la habilitación de clase multimotor.

(5) Excepto como se encuentra especificado en el literal d, numeral (6) del Artículo 114 de este Capítulo un piloto que solicite una habilitación de tipo de aeronave para ser añadida en su licencia de piloto o que la adición de la habilitación de tipo de aeronave se complete simultáneamente con la habilitación de categoría y clase adicional:

a. Debe poseer u obtener de manera vigente una habilitación por Instrumentos que sea apropiada a la habilitación de categoría, clase y tipo de aeronave que solicite;

b. Debe tener una anotación en el libro de vuelo o registro de entrenamiento proveniente de un Instructor autorizado que el solicitante ha sido encontrado competente en las siguientes áreas apropiadas a la licencia de piloto para la habilitación de categoría, clase y tipo solicitada:

- (i) Área de conocimiento aeronáutico; y
- (ii) Áreas de operación.

c. Debe pasar la prueba práctica aplicable a la licencia de piloto para la habilitación de categoría, clase y tipo de aeronave solicitada;

d. Excepto como está previsto en los numerales (7) y (8) de este artículo, debe realizar la prueba práctica bajo las reglas de vuelo por instrumentos (IFR);

e. No necesitará tomar una prueba de conocimiento adicional, previendo que el solicitante posea en su licencia de piloto, una habilitación de avión, giro-avión, avión sustentado por potencia o dirigible;

f. En el caso de un piloto empleado por un Operador y/o Explotador poseedor de un Certificado de Operación debe cumplir:

- i. Los requisitos apropiados de los literales a, c y d del numeral (5) de este Artículo para la habilitación tipo de aeronave que solicite; y
 - ii. Una anotación en su registro de entrenamiento de vuelo del Operador y/o Explotador que certifique que el solicitante ha completado el programa de entrenamiento en tierra y en vuelo del Operador y/o Explotador, apropiado a la habilitación de tipo de aeronave solicitada.
- (6) Un solicitante para una habilitación de tipo que provea una aeronave no equipada con los instrumentos de maniobras y procedimientos requeridos por los requisitos contenidos en los Artículos 122, 123, numeral (2), Artículo 124 y 129 de este Libro, para la prueba práctica puede:
- a. Obtener una habilitación de tipo limitada a “VFR solamente”; y
 - b. Quitar la limitación “VFR solamente” para cada tipo de aeronave en la cual el solicitante demuestre el cumplimiento con los requisitos apropiados de instrumentos de este Libro.
- (7) La AAC puede otorgar al solicitante de una habilitación de tipo una licencia con limitaciones a “VFR solamente” para cada tipo de aeronave no equipada por el solicitante para lo cual debe demostrar su competencia en instrumentos;
- (8) Un solicitante para una habilitación de tipo en un avión multimotor con un solo puesto de pilotaje, debe reunir los requisitos del numeral (2) en una versión de multipuestos de dicho avión multimotor;
- (9) Un solicitante para una habilitación de tipo en un avión monomotor con un sólo puesto de pilotaje puede reunir los requisitos del numeral (2) en una versión con multipuestos de dicho avión monomotor;
- (10) A menos que la AAC requiera que se realicen todas o algunas de las tareas, el Inspector que lleve a cabo la prueba práctica podría no aplicar alguna de las tareas para las cuales la AAC apruebe autoridad para su excepción; y
- (11) Cuando un solicitante demuestre su pericia y conocimientos para la expedición inicial de una licencia de piloto, se inscribirán en ella la categoría y las habilitaciones correspondientes a la clase o tipo de la aeronave utilizada en la demostración.

Artículo 121: Habilidadación de tipo para helicópteros y aeronaves de despegue vertical certificados para una tripulación de un (1) piloto. El titular de una licencia que solicita agregar una habilitación de tipo para helicópteros y aeronaves de despegue vertical, certificados para una tripulación de un (1) piloto a su licencia, debe reunir los siguientes requisitos:

- (1) Haber adquirido, bajo la debida supervisión, experiencia en el tipo de aeronave de que se trate, y/o en simulador de vuelo en los aspectos siguientes:

- a. Los procedimientos y maniobras normales de vuelo durante todas sus fases;
- b. Los procedimientos y maniobras anormales y de emergencia relacionadas con fallas y mal funcionamiento del equipo, tales como el grupo motor, grupo rotor y otros sistemas del helicóptero y la célula;
- c. Los procedimientos de vuelo por instrumentos, comprendidos los procedimientos de aproximación por instrumentos, de aproximación frustrada y de aterrizaje en condiciones normales, anormales y de emergencia y también la falla simulada de motor, si el piloto es titular de una habilitación de vuelo instrumental o se requiera por razones operacionales; y
- d. La utilización de listas de verificación.

(2) Demostrar la pericia y conocimientos requeridos para la utilización segura del tipo de aeronave de que se trate, correspondientes a las funciones de piloto.

(3) Hasta el 05 de Marzo de 2022, la Unidad de Licencias puede anotar en la licencia de un piloto de avión o helicóptero una habilitación de tipo para la categoría de aeronave de despegue vertical. La anotación de la habilitación en la licencia indicara que la aeronave forma parte de la categoría correspondiente a aeronaves de despegue vertical. La Instrucción para la habilitación de tipo en la categoría de aeronave en despegue vertical se completara durante un curso de instrucción reconocida, tomando en cuenta la experiencia previa en avión o en helicóptero del solicitante, según corresponda, e incorporará todos los aspectos pertinentes, e incorporará todos los aspectos pertinentes relativos a la operación de una aeronave de la categoría correspondiente a aeronaves de despegue vertical.

(OACI/A.1/AMDT172/C2.2.1.1.4)

Sección Cuarta Instrucción de vuelo

Artículo 166: El solicitante habrá recibido de un instructor de vuelo autorizado instrucción con doble mando en aviones apropiados para la habilitación de clase y/o de tipo que desea obtener. El instructor se asegurará de que la experiencia operacional del solicitante ha alcanzado el nivel de actuación exigido al piloto comercial, como mínimo en los siguientes aspectos:

Tenerla registrada en su libro de vuelo personal (bitácora) debidamente firmada. En dicho libro de vuelo se debe anotar una declaración donde se establezca que el solicitante es competente para realizar todas las maniobras en forma segura como piloto comercial. Esta declaración tendrá validez de treinta (30) días contados a partir del último vuelo de preparación para la prueba de pericia. El contenido de la instrucción de vuelo es el siguiente:

(a) **Categoría avión:**

1. Reconocimiento y gestión de amenazas y errores;

2. Operaciones previas al vuelo, incluyendo la determinación de masa y centrado, la inspección en la línea de vuelo y el servicio del avión;
3. Operaciones en el aeródromo y en el circuito de tránsito, precauciones y procedimientos en materia de prevención de colisiones;
4. Control del avión por referencia visual externa;
5. Vuelo a velocidades aerodinámicas críticamente bajas; forma de evitar las barrenas; reconocimiento y recuperación en situaciones de proximidad a la pérdida (stall) y de pérdida;
6. Vuelo con potencia asimétrica para habilitaciones de clase o de tipo en aviones multimotores;
7. Vuelo a velocidades aerodinámicas críticamente altas; reconocimiento y recuperación de picados en espiral;
8. Despegues y aterrizajes normales y con viento de costado;
9. Despegues con performance máxima (pista corta y franqueamiento de obstáculos); aterrizajes en pista corta;
10. Maniobras básicas de vuelo y restablecimiento de línea de vuelo a partir de actitudes desacostumbradas, por referencia solamente a los instrumentos básicos de vuelo;
11. Procedimientos y maniobras anormales y de emergencia; incluso mal funcionamiento simulado del equipo del avión;
12. Vuelo de travesía por referencia visual, navegación a estima y radioayudas para la navegación; procedimientos en caso de desviación de ruta;
13. Operaciones desde, hacia y en tránsito por aeródromos controlados, cumplimiento de los procedimientos de los servicios de tránsito aéreo; y
14. Procedimientos y fraseología para comunicaciones.

(b). Categoría de helicóptero:

- (1) Reconocimiento y gestión de amenazas y errores;
- (2) Operaciones previas al vuelo, incluyendo la determinación de masa y centrado, la inspección en la línea de vuelo y el servicio del helicóptero;
- (3) Operaciones en el aeródromo y en el circuito de tránsito, precauciones y procedimientos en materia de prevención de colisiones;
- (4) Control del helicóptero por referencia visual externa;
- (5) Recuperación en la etapa incipiente del descenso vertical lento con motor; técnicas de recuperación con el rotor a bajo régimen dentro del régimen normal de motor;

- (6) Maniobras y recorridos en tierra; vuelo estacionario; despegues y aterrizajes normales, fuera de la dirección del viento y en terreno desnivelado; aproximaciones con pendiente pronunciada;
- (7) Despegues y aterrizajes con la potencia mínima necesaria; técnicas de despegue y aterrizaje en condiciones de performance máxima; operaciones en emplazamientos restringidos; paradas rápidas;
- (8) Vuelo estacionario sin efecto de suelo; operaciones con carga externa, si corresponde; vuelos a gran altitud;
- (9) Maniobras básicas de vuelo y restablecimiento de la línea de vuelo a partir de actitudes desacostumbradas, por referencia solamente a los instrumentos básicos de vuelo;
- (10) Vuelo de travesía por referencia visual, navegación a estima y radio ayudas para la navegación; procedimientos en caso de desviación de ruta;
- (11) Procedimientos anormales y de emergencia, incluso mal funcionamiento simulado del helicóptero; aproximaciones y aterrizajes en autorrotación;
- (12) Operaciones desde, hacia y en tránsito por aeródromos controlados, cumplimiento de los servicios de tránsito aéreo;
- (13) Procedimientos y fraseología para comunicaciones.

(b). Categoría aeronave de despegue vertical:

- (1) Reconocimiento y gestión de amenazas y errores;
- (2) Operaciones previas al vuelo, incluso determinación de masa y centrado, inspección y servicio de la aeronave de despegue vertical;
- (3) Operaciones en el aeródromo y en circuito de tránsito; precauciones y procedimientos en materia de prevención de colisiones;
- (4) Control de la aeronave de despegue vertical por referencia visual externa;
- (5) Recuperación de la etapa incipiente del descenso vertical lento con motor; técnicas de recuperación con el rotor a bajo régimen, dentro del régimen normal del motor;
- (6) Maniobras y recorridos en tierra, despegues con vuelo estacionario y con carrera normales, fuera de la dirección del viento y en terreno desnivelado; aproximaciones con pendiente pronunciada;
- (7) Despegues y aterrizajes con la potencia mínima necesaria; técnicas de despegue y aterrizaje en condiciones de performance máxima; operaciones en emplazamientos restringidos; paradas rápidas;

- (8) Vuelo estacionario sin efecto de suelo; operaciones con cargaexterna, si corresponde; vuelo a gran altitud;
- (9) Maniobras básicas de vuelo y restablecimiento de la línea de vuelo a partir de altitudes desacostumbradas, por referencia solamente a los instrumentos básicos de vuelo;
- (10) Vuelo de travesía por referencia visual, navegación a estima y cuando las haya, radio ayudas para la navegación, incluso un vuelo de por lo menos una hora;
- (11) Operaciones de emergencia, incluyendo funcionamiento defectuoso simulado del equipo de la aeronave de despegue vertical; potencia de reconversión para autorrotación; aproximación en autorrotación; falla en la transmisión e interconexión del árbol de transmisión;
- (12) Operaciones desde, hacia y en tránsito por aeródromos controlados, cumplimiento de los procedimientos de los servicios de tránsito aéreo; procedimientos y fraseología radiotelefónicos; y
- (13) Procedimientos y fraseología para comunicaciones.
(OACI/A.1/AMDT172/C2/2.4/2.4.3.2.1)

Sección Octava **Limitación y restricción de atribuciones por edad**

Artículo 171: Ningún piloto u operador comercial certificado en el Estado de Panamá permitirá operaciones de transporte aéreo internacional, comercial cuando el titular de la licencia de piloto sea de 60 años de edad o en el caso de operaciones con más de un pilotos, ambos pilotos están por encima de 65 años de edad.
(OACI/A.1/AMDT172/C2/2.1.10.)

Artículo 184: Ningún piloto u operador comercial certificado en el Estado de Panamá permite operaciones de transporte aéreo internacional, comercial cuando el titular de la licencia de piloto sea de 60 años de edad o en el caso de dos pilotos, ambos pilotos están por encima de 65 años de edad.
(OACI/A.1/AMDT172/C2/2.1.10.)

Se modifica el Apéndice 1 literal m el cual quedará así:

Apéndice 1 **Características de las licencia de pilotos**

m. Observaciones, es decir, anotaciones especiales respecto a restricciones y atribuciones, incluyendo una anotación sobre competencia lingüística (con la traducción al idioma inglés); y demás información requerida en el cumplimiento del Artículo 39 del convenio de Chicago y
(OACI/A.1/AMDT172/C5/5.1.1/5.1.1.2)