

Año

Panamá, R. de Panamá miércoles 12 de noviembre de 2025

N° 30403-A

---

## CONTENIDO

---

### MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS/JUNTA TECNICA DE INGENIERIA Y ARQUITECTURA

Resolución N° 043  
(De miércoles 08 de octubre de 2025)

POR MEDIO DE LA CUAL SE REGLAMENTAN LAS FUNCIONES CORRESPONDIENTES AL TÍTULO DE ARQUITECTO DE INTERIORES.

---

### AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL

Resolución de Junta Directiva N° 034  
(De jueves 16 de octubre de 2025)

POR LA CUAL SE ADOPTA EL CÓDIGO UNIFORME DE ÉTICA DE LOS SERVIDORES PÚBLICOS QUE LABORAN EN LA AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL.

---

Resolución de Junta Directiva N° 035  
(De jueves 16 de octubre de 2025)

POR MEDIO DE LA CUAL SE APRUEBAN LAS MODIFICACIONES AL LIBRO VII, SOBRE LICENCIAS PARA LOS MIEMBROS DE LA TRIPULACIÓN EXCEPTO PILOTOS DEL REGLAMENTO DE AVIACIÓN CIVIL DE PANAMÁ (RACP).

---

Resolución de Junta Directiva N° 036  
(De jueves 16 de octubre de 2025)

POR MEDIO DE LA CUAL SE APRUEBAN LAS MODIFICACIONES AL LIBRO IX, SOBRE NORMAS PARA EL OTORGAMIENTO DEL CERTIFICADO MÉDICO AERONÁUTICO DEL REGLAMENTO DE AVIACIÓN CIVIL DE PANAMÁ (RACP).

---

Resolución de Junta Directiva N° 037  
(De jueves 16 de octubre de 2025)

POR MEDIO DE LA CUAL SE APRUEBAN LAS MODIFICACIONES AL LIBRO XIV, PARTE I, SOBRE REQUERIMIENTO DE OPERACIONES. OPERACIONES REGULARES Y NO REGULARES NACIONALES E INTERNACIONALES PARA AERONAVES DE MÁS DE 12,500 LIBRAS, DEL REGLAMENTO DE AVIACIÓN CIVIL DE PANAMÁ (RACP).

---

Resolución de Junta Directiva N° 038  
(De jueves 16 de octubre de 2025)

POR MEDIO DE LA CUAL SE APRUEBAN LAS MODIFICACIONES AL LIBRO XXXV, PARTE I, SOBRE DISEÑO DE AERÓDROMOS DEL REGLAMENTO DE AVIACIÓN CIVIL DE PANAMÁ (RACP).

---

Resolución de Junta Directiva N° 039



(De jueves 16 de octubre de 2025)

POR MEDIO DE LA CUAL SE APRUEBAN LAS MODIFICACIONES AL LIBRO XXXV PARTE II, SOBRE OPERACIONES DE AERÓDROMOS DEL REGLAMENTO DE AVIACIÓN CIVIL DE PANAMÁ (RACP).

---

Resolución N° 370-DJ-DG-AAC  
(De jueves 06 de noviembre de 2025)

POR LA CUAL SE DESIGNA AL DIRECTOR GENERAL ENCARGADO DE LA AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL.

---

**ALCALDIA DE SANTA FE DE DARIEN**

Decreto Alcaldicio N° 07-2025  
(De martes 14 de octubre de 2025)

POR MEDIO DEL CUAL SE ORDENA LA SUSPENSIÓN DE VENTAS DE BEBIDAS ALCOHOLICAS Y ACTIVIDAD BAILABLE EN EL DISTRITO DE SANTA FE-DARIÉN EL DÍA DOS (2) DE NOVIEMBRE DE 2025.

---

Decreto Alcaldicio N° 08-2025  
(De martes 14 de octubre de 2025)

POR LA CUAL SE MODIFICA DE MANERA PROVISIONAL POR FIESTAS PATRIAS EL HORARIO DE CANTINAS, BARES, Y LUGARES DE EXPENDIO DE BEBIDAS ALCOHÓLICAS EN EL DISTRITO DE SANTA FE-DARIÉN.

---





**REPÚBLICA DE PANAMÁ**  
**MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS**  
**JUNTA TÉCNICA DE INGENIERÍA Y ARQUITECTURA (JTIA)**  
**(Ley 15 de 26 de enero de 1959)**

**Resolución No. 043 de 8 de octubre de 2025**

**POR MEDIO DE LA CUAL SE REGLAMENTAN LAS FUNCIONES  
CORRESPONDIENTES AL TÍTULO DE ARQUITECTO DE INTERIORES**

**CONSIDERANDO:**

Que la Junta Técnica de Ingeniería y Arquitectura (JTIA) es una entidad de derecho público creada mediante la Ley 15 del 26 de enero de 1959 que regula el ejercicio de la ingeniería y la arquitectura en Panamá, modificada por las Leyes 53 de 4 de febrero de 1963 y No. 21 de 20 de junio de 2007.

Que de conformidad con el Literal c. del Artículo 12 de la Ley 15 de 26 de enero de 1959 corresponde a la JTIA determinar las funciones correspondientes a los títulos de ingenieros y arquitectos.

Que el desarrollo tecnológico y artístico en el campo de la arquitectura impone la necesidad de reglamentar las distintas actividades de esta profesión.

Que la ARQUITECTURA DE INTERIORES es una de las disciplinas profesionales afines a la arquitectura encargada del diseño arquitectónico especializado en los espacios interiores de las edificaciones, así como aspectos patrimoniales, jardines y los espacios de uso público que forman parte del interior de una edificación.

Que los conocimientos académicos y técnicos requeridos para obtener el título de ARQUITECTO DE INTERIORES capacitan al egresado para desempeñar funciones específicas en el ámbito de la arquitectura de interiores para garantizar el bienestar de los usuarios.

Que, en la Reunión Ordinaria No. 17 del 8 de octubre de 2025, el Pleno de la JTIA, en uso de sus facultades legales y reglamentarias:

**RESUELVE:**

**PRIMERO:** REGLAMENTAR la profesión de **ARQUITECTO DE INTERIORES**, como una de las actividades afines a la arquitectura, conforme se dispone en la presente resolución.

**SEGUNDO:** ESTABLECER que el **ARQUITECTO DE INTERIORES** es un profesional con amplia capacidad técnica, social y artística para el diseño arquitectónico de los espacios interiores de las edificaciones, así como aspectos patrimoniales, jardines y los espacios de uso público que forman parte del interior de una edificación.

**TERCERO:** DEFINIR que el Arquitecto de Interiores es un profesional con formación universitaria, capacitado técnica, social y artísticamente para proyectar, diseñar y transformar espacios interiores en edificaciones, conforme a criterios funcionales, estéticos, normativos y contextuales.

**CUARTO:** AUTORIZAR al **ARQUITECTO DE INTERIORES**, legalmente habilitado para el ejercicio de la profesión, para realizar lo siguiente dentro del campo de la Arquitectura de Interiores:

1. Elaborar proyectos, planos y especificaciones para la construcción del ambiente interior de toda clase de edificios, siempre y cuando que tales proyectos, planos y especificaciones no impliquen alteraciones o modificaciones de la estructura de la edificación.
2. Planear, proyectar, organizar, dirigir, inspeccionar, fiscalizar, reparar, restaurar y presupuestar las obras siguientes:
  - 2.1 El diseño de ambientes interiores de las edificaciones.
  - 2.2 Arreglos de fachadas y frentes como extensión del interior, que no afecten arquitectónicamente o estructuralmente la edificación y limitada por la propiedad objeto de la modificación o reforma. Para estas modificaciones de fachadas será necesario el consentimiento, por escrito, del arquitecto de la obra.
  - 2.3 Pabellones interiores para exhibiciones y exposiciones.



- 2.4 Mobiliarios y elementos de ornamentación.
- 2.5 Espacios vecinales de uso público o de uso común, tales como áreas sociales, jardines interiores, plazas internas u otros espacios verdes de la edificación.
- 2.6 Diseño interior de espacios patrimoniales en armonía con lo existente para propiciar su uso y conservación.
- 3. Elaborar y emitir informes, avalúos y/o peritajes concernientes al campo del **ARQUITECTO DE INTERIORES**.
- 4. Participar e integrar equipos profesionales multidisciplinarios orientados al desarrollo de estudios técnicos en el ámbito de la **ARQUITECTURA DE INTERIORES**.
- 5. Ejercer cualquiera otra función que, por su carácter o los conocimientos especiales que requiera, sea privativa del **ARQUITECTO DE INTERIORES**.
- 6. Ejercer las funciones de **ARQUITECTO DE INTERIORES** respetando las normativas vigentes en temas ambientales, de riesgo y seguridad.
- 7. Ejercer como docente en centros de enseñanza las materias propias del **ARQUITECTO DE INTERIORES**.

**QUINTO:** ADVERTIR al **ARQUITECTO DE INTERIORES** que deberá contar con la cooperación de los profesionales de la arquitectura y otras especializaciones de la ingeniería, cuando la naturaleza del proyecto así lo requiera.

**SEXTO:** Esta resolución entrará en vigencia a partir de su promulgación en la Gaceta Oficial.

**FUNDAMENTO DE DERECHO:** Ley 15 de 26 de enero de 1959, modificada por la Ley 53 de 4 de febrero de 1963 y la Ley 21 de 20 de junio de 2007, Decretos Ejecutivos reglamentarios y Resoluciones complementarias.

  
**Ing. Ricardo Carrillo Púido**  
 Presidente

  
**Arq. Marcos T. Murillo R.**  
 Secretario



**Junta Técnica de Ingeniería y Arquitectura**  
 Este documento es fiel copia de su original  
 emitido por la JTIA  
 Panamá, 15-10-2025  
  
 Secretario del Pleno de la JTIA





**RESOLUCIÓN DE JUNTA DIRECTIVA No.034**  
**(De 16 de octubre de 2025)**

**“Por el cual se adopta el Código Uniforme de Ética de los Servidores Públicos que laboran en la Autoridad Aeronáutica Civil.”**

**LA JUNTA DIRECTIVA**

en uso de sus facultades legales y;

**CONSIDERANDO:**

Que, el artículo 1 de la Ley 22 de 29 de enero de 2003, establece que la Autoridad Aeronáutica Civil es una entidad autónoma del Estado, con personería jurídica, patrimonio y recursos propios y autonomía en su régimen interno, capaz de adquirir derechos, contraer obligaciones, administrar sus bienes y gestionar sus recursos, los que deberá invertir únicamente en el cumplimiento de sus fines legales;

Que el Órgano Ejecutivo considera indispensable para el correcto ejercicio de la función pública en aquellas instituciones que forman parte del Gobierno Central, contar con un instrumento que recoja de manera uniforme las normas y principios éticos y morales que, en todo momento, deben orientar la conducta de los servidores públicos que laboran en tales entidades;

Que el Órgano Ejecutivo mediante Decreto Ejecutivo No.246 de 15 de diciembre de 2004 “Por el cual se dicta el Código Uniforme de Ética de los Servidores Públicos que laboran en las entidades del Gobierno Central” de estricto cumplimiento para todos los servidores públicos del gobierno central, entidades autónomas, semiautónomas y gobiernos locales;

Que mediante el artículo 27 de la ley No.6 de 22 de enero de 2002, “Que dicta normas para la transparencia en la gestión pública, establece la acción de Habeas Data y dicta otras disposiciones”, se facultó a toda agencia o dependencia del Estado, incluyendo las pertenecientes a los Órganos Ejecutivo, Legislativo y Judicial, lo mismo que a los municipios, los gobiernos locales y las juntas comunales, para dictar dentro de un plazo no mayor de seis meses un Código de Ética para el correcto ejercicio de la función pública;

Que la Autoridad Aeronáutica Civil, como regente de la aviación civil en la República de Panamá, y de acuerdo a lo preceptuado en la Ley No.6 del 22 de enero de 2002 “Que Dicta Normas para la Transparencia en la Gestión Pública”, adopta el Código Uniforme de Ética, con la finalidad y el compromiso de que sus colaboradores y funcionarios destaquen los valores institucionales fundamentales: Responsabilidad, Diligencia, Transparencia, Integridad, Respeto, Servicio, Compromiso, Honestidad y Moralidad, conforme a las exigencias de la conducta del servidor público, en el ejercicio de las funciones públicas y su gestión para el logro de la Misión y Visión de la Institución;

Que las disposiciones establecidas en este Código de Ética, es de estricto cumplimiento para todos los servidores públicos de esta Autoridad, y su observancia regula el comportamiento ético, moral, individual y administrativo el cual no es inherente al cargo que se ocupe;

Que, el numeral 7 del artículo 22 de la Ley 21 de 29 de enero de 2003, señala que son funciones específicas de la Junta Directiva de la Autoridad Aeronáutica Civil, aprobar sus reglamentos y normas;

**EN CONSECUENCIA,**

**RESUELVE:**



Resolución de Junta Directiva No.034  
Página No. 2

**ARTÍCULO PRIMERO: ADOPTAR,** el Código Uniforme de Ética aplicable a los servidores públicos que laboran en las entidades del Gobierno Central, aprobado mediante Decreto Ejecutivo No.246 de 15 de diciembre de 2004, como Código de Ética de la Autoridad Aeronáutica Civil.

**ARTÍCULO SEGUNDO:** El presente Código de Ética, es aplicable y de estricto cumplimiento para todos los servidores públicos que se desempeñen, bajo cualquier modalidad de vínculo contractual en la Autoridad Aeronáutica Civil de la República de Panamá.

**ARTÍCULO TERCERO:** Esta Resolución entrará en vigencia a partir de su publicación en la Gaceta Oficial.

**FUNDAMENTO LEGAL:** Ley No.6 del 22 de enero de 2002. Leyes Nos. 21 y 22 de 29 de enero de 2003. Decreto Ejecutivo No.246 de 15 de diciembre de 2004.


Dado en la ciudad de Panamá, a los dieciséis (16) días del mes de octubre de dos mil veinticinco (2025).

**COMUNÍQUESE, PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.**

  
**PRESIDENTA DE LA JUNTA DIRECTIVA, ENCARGADA**  
**AZIHRA VALDES**

  
**SECRETARIO EJECUTIVO DE LA JUNTA DIRECTIVA**  
**RAFAEL BARCENAS CHIARI**



 **AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL**  
**SECRETARÍA GENERAL**  
FIEL COPIA DEL ORIGINAL QUE REPOSA  
EN LOS ARCHIVOS



Firma:   
Fecha: NOV 09 2025





**DECRETA:****CAPÍTULO I  
ÁMBITO DE APLICACIÓN Y DEFINICIONES**

ARTÍCULO 1: Las disposiciones de este decreto son de obligatorio cumplimiento para todos los funcionarios o servidores públicos, sin perjuicio de su nivel jerárquico, que presten servicios en las diferentes instituciones del gobierno central, entidades autónomas o semiautónomas, lo mismo que en empresas y sociedades con participación estatal mayoritaria.

ARTÍCULO 2: Para los efectos del presente decreto, se entiende por Función Pública toda actividad permanente o temporal, remunerada o ad honorem, realizada por una persona natural en nombre o al servicio del Estado en cualquiera de las instituciones a que se refiere el artículo anterior, con independencia de su nivel jerárquico.

**CAPÍTULO II  
PRINCIPIOS GENERALES**

ARTÍCULO 3: PROBIDAD. El servidor público debe actuar con rectitud y honradez, procurando satisfacer el interés general y desechando todo provecho o ventaja personal, obtenido por sí o por interpósita persona. Tampoco aceptará prestación o compensación alguna por parte de terceros que le pueda llevar a incurrir en falta a sus deberes y obligaciones.

ARTÍCULO 4: PRUDENCIA. El servidor público debe actuar con pleno conocimiento de las materias sometidas a su consideración y con la misma diligencia que un buen administrador emplearía para con sus propios bienes, dado que el ejercicio de la función pública debe inspirar confianza en la comunidad. Asimismo, debe evitar acciones que pudieran poner en riesgo la finalidad de la función pública, el patrimonio del Estado o la imagen que debe tener la sociedad respecto de sus servidores.

ARTÍCULO 5: JUSTICIA. El servidor público debe tener permanente disposición para el cumplimiento de sus funciones y coadyuvará a la realización plena de los derechos de que goza el ciudadano en sus relaciones con el Estado.

ARTÍCULO 6: TEMPLANZA. El servidor público debe desarrollar sus funciones con respeto y sobriedad, usando las prerrogativas inherentes a su cargo y los medios de que dispone únicamente para el cumplimiento de sus funciones y deberes. Asimismo, debe evitar cualquier ostentación que pudiera poner en duda su honestidad o su disposición para el cumplimiento de los deberes propios de su cargo.

ARTÍCULO 7: IDONEIDAD. La idoneidad, entendida como aptitud técnica, legal y moral, es condición esencial para el acceso y ejercicio de la función pública.

ARTÍCULO 8: RESPONSABILIDAD. El servidor público debe hacer un esfuerzo honesto para cumplir cabalmente sus deberes. Cuanto más elevado sea el cargo que ocupa un servidor público, mayor es su responsabilidad para el cumplimiento de las disposiciones de este Código Uniforme de Ética.

ARTÍCULO 9: TRANSPARENCIA. El servidor público, salvo las limitaciones previstas en la ley, garantizará el acceso a la información gubernamental, sin otros límites que aquellos que imponga el interés público y los derechos de privacidad de los particulares. También garantizará el uso y aplicación transparente y responsable de los recursos públicos, absteniéndose de ejercer toda discrecionalidad respecto de los mismos.

ARTÍCULO 10: IGUALDAD. El servidor público tendrá como regla invariable de sus actos y decisiones, el respetar la igualdad de oportunidades para todos los ciudadanos y extranjeros residentes en el país, sin distingo de raza, nacimiento, nacionalidad, discapacidad, clase social, sexo, religión o ideas políticas.



Resolución de Junta Directiva No.034  
Página No. 4

ARTÍCULO 11: RESPETO. El servidor público respetará, sin excepción alguna, la dignidad de la persona humana y los derechos y libertades que le son inherentes.

ARTÍCULO 12: LIDERAZGO. El servidor público promoverá y apoyará con su ejemplo personal los principios establecidos en este Decreto Ejecutivo.

### CAPÍTULO III PRINCIPIOS PARTICULARES

ARTÍCULO 13: APTITUD. Quien disponga el nombramiento de un servidor público debe comprobar que el escogido cumpla con todos los requisitos dispuestos por la ley o los reglamentos para determinar su idoneidad para el ejercicio del cargo. Ninguna persona debe aceptar ser nombrada en un cargo para el que no tenga aptitud.

ARTÍCULO 14: CAPACITACIÓN. El servidor público debe capacitarse para el mejor desempeño de las funciones inherentes a su cargo, según lo determinan las normas que rigen el servicio o lo dispongan las autoridades competentes.

ARTÍCULO 15: LEGALIDAD. El servidor público debe sujetar su actuación a la Constitución Nacional, las leyes y los reglamentos que regulan su actividad, y en caso de duda procurará el asesoramiento correspondiente. También debe observar en todo momento un comportamiento tal que, examinada su conducta, ésta no pueda ser objeto de reproche.

ARTÍCULO 16: EVALUACIÓN. El servidor público debe evaluar los antecedentes, motivos y consecuencias de los actos cuya generación o ejecución tuviera a su cargo. A

ARTÍCULO 17: VERACIDAD. El servidor público está obligado a expresarse con veracidad en sus relaciones funcionales, tanto con los particulares como con sus superiores y subordinados, y a contribuir con el esclarecimiento de la verdad.

ARTÍCULO 18: DISCRECIÓN. El servidor público debe guardar reserva respecto de hechos o informaciones de los que tenga conocimiento con motivo o en ocasión del ejercicio de sus funciones, sin perjuicio de los deberes y las responsabilidades que le correspondan en virtud de las normas que regulan el secreto o la reserva administrativa.

ARTÍCULO 19: DECLARACIÓN JURADA PATRIMONIAL. El servidor público, obligado para ello conforme al artículo 304 de la Constitución Política de la República y las leyes que lo desarrollen, deberá presentar una declaración jurada sobre su situación patrimonial y financiera.

ARTÍCULO 20: OBEDIENCIA. El servidor público debe dar cumplimiento a las órdenes que le imparta el superior jerárquico competente, en la medida que reúnan las formalidades del caso y tengan por objeto la realización de actos de servicio que se vinculen con las funciones a su cargo, salvo el supuesto de arbitrariedad o ilegalidad manifiestas.

ARTÍCULO 21: INDEPENDENCIA DE CRITERIO. El servidor público no debe involucrarse en situaciones, actividades o intereses incompatibles con sus funciones o que conlleven un conflicto de intereses. Debe abstenerse de toda conducta que pueda afectar su independencia de criterio para el desempeño de las funciones.

ARTÍCULO 22: EQUIDAD. El empleo de criterios de equidad para adecuar la solución legal a un resultado más justo nunca debe ser ejecutado en contra del ordenamiento jurídico.

ARTÍCULO 23: IGUALDAD DE TRATO. El servidor público no debe realizar actos discriminatorios en su relación con el público o con los demás agentes de la Administración. Debe otorgar a todas las personas igualdad de trato en igualdad de situaciones. Se entiende que existe igualdad de situaciones cuando no median diferencias que, de acuerdo con las normas vigentes, deben considerarse para establecer una prelación. Este principio se aplica también a las relaciones que el servidor mantenga con sus subordinados.

ARTÍCULO 24: EJERCICIO ADECUADO DEL CARGO. El ejercicio adecuado del cargo involucra el cumplimiento personal del presente Código Uniforme de Ética y el deber de procurar





su observancia por parte de sus subordinados. El servidor público no debe obtener ni procurar beneficios o ventajas indebidas, para sí o para otros, amparándose en el uso de su cargo, autoridad, influencia o apariencia de influencia. Tampoco debe adoptar represalias de ningún tipo o ejercer coacción alguna contra funcionarios u otras personas, salvo que éstas se enmarquen dentro del estricto ejercicio del cargo.

**ARTÍCULO 25: USO ADECUADO DE LOS BIENES DEL ESTADO.** El servidor público debe proteger y conservar los bienes del Estado. Debe utilizar los que le fueran asignados para el desempeño de sus funciones de manera racional, evitando su abuso, derroche o desaprovechamiento.

Tampoco puede emplearlos o permitir que otros lo hagan para fines políticos o particulares, ni otros propósitos que no sean aquellos para los cuales hubieran sido específicamente destinados. No se consideran fines particulares las actividades que, por razones protocolares o misiones especiales el servidor deba llevar a cabo fuera de lugar u horario en los cuales desarrolla sus funciones.

**ARTÍCULO 26: USO ADECUADO DEL TIEMPO DE TRABAJO.** El servidor público debe usar el tiempo comprendido dentro de su horario de trabajo, en un esfuerzo responsable para cumplir con sus quehaceres. Debe desempeñar sus funciones de una manera eficiente y eficaz y velar para que sus subordinados actúen de la misma manera. No debe fomentar, exigir o solicitar a sus subordinados que empleen el horario de trabajo para realizar actividades que no sean las que les requieran para el desempeño de los deberes a su cargo.

**ARTÍCULO 27: COLABORACIÓN.** Ante situaciones extraordinarias, el servidor público debe realizar aquellas tareas que resulten necesarias para mitigar, neutralizar o superar las dificultades que se enfrenten, aunque por su naturaleza o modalidad, dichas tareas no sean las estrictamente inherentes a su cargo.

**ARTÍCULO 28: USO DE INFORMACIÓN.** El servidor público no debe utilizar, en beneficio propio o de terceros o para fines ajenos al servicio, información de la que tenga conocimiento con motivo o en ocasión del ejercicio de sus funciones y que no esté destinada al público en general. Tampoco debe utilizar, en beneficio propio o de terceros, información cuyo conocimiento otorgue una ventaja indebida, conduzca a la violación del ordenamiento jurídico o genere una discriminación de cualquier naturaleza.

**ARTÍCULO 29: OBLIGACIÓN DE DENUNCIAR.** El servidor público debe denunciar ante su superior o ante las autoridades correspondientes, aquellos actos de los que tuviera conocimiento con motivo o en ocasión del ejercicio de sus funciones y que pudieran causar perjuicios al Estado o constituir un delito o violaciones a cualquiera de las disposiciones contenidas en el presente Código.

**ARTÍCULO 30: DIGNIDAD Y DECORO.** El servidor público debe observar una conducta digna y decorosa, actuando con sobriedad y moderación. En su trato con el público y con los demás funcionarios, debe conducirse en todo momento con respeto y corrección.

**ARTÍCULO 31: HONOR.** El servidor público al que se le impute la comisión de un delito contra la Administración Pública, debe facilitar la investigación y colaborar con las medidas administrativas y judiciales dispuestas por la autoridad competente para esclarecer la situación, a fin de dejar a salvo su honra y la dignidad de su cargo.

**ARTÍCULO 32: TOLERANCIA.** El servidor público debe observar, frente a las críticas del público y de la prensa, un grado de tolerancia superior al que, razonablemente, pudiera esperarse de un ciudadano común.

**ARTÍCULO 33: EQUILIBRIO.** El servidor público debe actuar, en el desempeño de sus funciones, con sentido práctico y buen juicio.

#### CAPÍTULO IV

#### PROHIBICIONES



Resolución de Junta Directiva No.034  
Página No. 6

**ARTÍCULO 34: PROHIBICIONES GENERALES.** El servidor público no debe, directa o indirectamente, otorgar, solicitar o aceptar regalos, beneficios, promesas u otras ventajas de los particulares u otros funcionarios.

**ARTÍCULO 35: BENEFICIOS PROHIBIDOS.** El servidor público no debe, directa o indirectamente, ni para sí ni para terceros, solicitar, aceptar o admitir dinero, dádivas, beneficios, regalos, favores, promesas u otras ventajas en las siguientes situaciones: a) Para apresurar, retardar, hacer o dejar de hacer tareas relativas a sus funciones; b) Para hacer valer su influencia ante otro servidor público, a fin de que éste apresure, retarde, haga o deje de hacer tareas relativas a sus funciones; c) Cuando resultare que no se habrían ofrecido o dado si el destinatario no desempeñara ese cargo o función. 5

**ARTÍCULO 36: PRESUNCIONES.** Se presume especialmente que el beneficio está prohibido si proviene de una persona o entidad que: a) Lleve a cabo actividades reguladas o fiscalizadas por el órgano o entidad en el que se desempeña el servidor público;

b) Gestione o explote concesiones, autorizaciones, privilegios o franquicias otorgados por el órgano o entidad en el que se desempeña el servidor público;

c) Sea o pretendiera ser contratista o proveedor de bienes o servicios de la institución en la cual se desempeña el servidor público;

d) Procure una decisión o acción de la entidad en la que ejerce su cargo el servidor público;

e) Tenga intereses que pudieran verse significativamente afectados por una acción, decisión u omisión del órgano o entidad en la que desempeñe funciones el servidor público.

**ARTÍCULO 37: EXCEPCIONES.** Quedan exceptuados de la prohibición establecida en el literal c) del artículo 35: a) Los reconocimientos protocolares recibidos de gobiernos, organismos internacionales o entidades sin fines de lucro, en las condiciones en las que la ley o la costumbre oficial admitan esos beneficios; b) Los gastos de viaje y estadía recibidos de gobiernos, instituciones de enseñanza o entidades sin fines de lucro, para dictar o participar en conferencias, cursos o actividades académico-culturales, siempre que ello no resultara incompatible con las funciones del cargo o prohibido por normas especiales; c) Los regalos o beneficios que, por su valor exiguo, según las circunstancias, no pudieran razonablemente ser considerados como un medio tendiente a afectar la recta voluntad del servidor público.

**ARTÍCULO 38: EXCLUSIÓN.** Quedan excluidos de la prohibición establecida en los artículos precedentes, los regalos de menor cuantía que se realicen por razones de amistad o relaciones personales con motivo de acontecimientos en los que resulta usual efectuarlos.

## CAPÍTULO V IMPEDIMENTOS POR RAZON DE LAS FUNCIONES

**ARTÍCULO 39: CONFLICTO DE INTERESES.** A fin de preservar la independencia de criterio y el principio de equidad, el servidor público no puede mantener relaciones ni aceptar situaciones en cuyo contexto sus intereses personales, laborales, económicos o financieros pudieran estar en conflicto con el cumplimiento de los deberes y funciones a su cargo. Tampoco puede dirigir, administrar, asesorar, patrocinar, representar ni prestar servicios, remunerados o no, a personas que gestionen o exploten concesiones o privilegios o que sean proveedores del Estado, ni mantener vínculos que le signifiquen beneficios u obligaciones con entidades directamente fiscalizadas por el órgano o entidad en la que se encuentre desarrollando sus funciones.

**ARTÍCULO 40: EXCUSA.** El funcionario público debe excusarse y abstenerse de participar en todos aquellos casos en los que pudiera presentarse conflicto de intereses y notificará tal circunstancia a su superior jerárquico.

**ARTÍCULO 41: NEPOTISMO.** El servidor público deberá abstenerse de beneficiar con nombramientos en puestos públicos a su cónyuge, pareja de unión consensual u otros parientes dentro del tercer grado de consanguinidad o segundo de afinidad

El servidor público también deberá abstenerse de ejercer la función pública en la misma unidad administrativa o en unidades administrativas que mantengan entre sí relaciones de control o fiscalización, y en las que laboren personas incluidas en los mencionados vínculos de parentesco,





Resolución de Junta Directiva No.034  
Página No. 7

ya sean originales o sobrevinientes, sin notificar tal situación oportunamente a su superior jerárquico.

**ARTÍCULO 42: ACUMULACIÓN DE CARGOS.** Salvo en aquellos casos previstos en la Constitución Política de la República o la ley, el servidor público que desempeñe un cargo en la Administración no podrá ejercer otro cargo remunerado en el ámbito nacional o municipal.

**ARTÍCULO 43: PROHIBICIÓN DE CELEBRAR GESTIONES O TRÁMITES:** El servidor público no debe efectuar o patrocinar a favor de terceros, trámites o gestiones administrativas, se encuentren o no directamente a su cargo, ni celebrar contratos con la Administración, cuando tengan vínculos con la entidad o institución en donde se desempeñe.

#### CAPÍTULO VI SANCIONES

**ARTÍCULO 44: SANCIONES.** El servidor público que incurra en la violación de las disposiciones del presente decreto, en atención a la gravedad de la falta cometida, será sancionado administrativamente con amonestación verbal, amonestación escrita, suspensión del cargo o destitución.

**ARTÍCULO 45: PROCEDIMIENTO.** En caso de violaciones al presente Código Uniforme de Ética los responsables de cada entidad, de oficio o a requerimiento de parte interesada, deben instruir el procedimiento administrativo correspondiente, de conformidad con las disposiciones contenidas en el Título VII de la Ley No. 9 de 20 de junio de 1994; sin perjuicio de las responsabilidades civiles y penales derivadas de la infracción. En caso de determinarse la existencia de un hecho punible contra la Administración Pública, el responsable de la entidad deberá poner el hecho en conocimiento de la autoridad competente.

#### CAPÍTULO VII DISPOSICIONES FINALES

**ARTÍCULO 46:** Este Decreto deroga el Decreto Ejecutivo No.13 de 24 de enero de 1991.

**ARTÍCULO 47:** El presente Decreto empezará a regir a partir de su publicación en la Gaceta Oficial.

**COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE:** Dado en la ciudad de Panamá, a los dieciséis (16) días del mes de octubre de dos mil veinticinco (2025).





**RESOLUCIÓN DE JUNTA DIRECTIVA No. 035**  
**(De 16 de octubre de 2025)**

**“Por medio de la cual se aprueban las modificaciones al Libro VII, sobre Licencias para los Miembros de la Tripulación Excepto Pilotos 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 crea la Autoridad Aeronáutica Civil y deroga el Decreto de Gabinete 13 de 1969*;

Que entre las funciones específicas y privativas que consagra que le consagra la Ley No. 22 de 29 de enero de 2003, *Que crea la Autoridad Aeronáutica Civil y deroga el Decreto de Gabinete 13 de 1969*, de 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, *Que crea la Autoridad Aeronáutica Civil y deroga el Decreto de Gabinete 13 de 1969*, 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 Ley No.22 de 29 de enero de 2003, *Que crea la Autoridad Aeronáutica Civil y deroga el Decreto de Gabinete 13 de 1969*, establece entre las atribuciones del Director General, *“Elaborar los reglamentos y normas de la Autoridad Aeronáutica Civil y presentarlos para la aprobación de la Junta Directiva”*;

Que el Libro del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), objeto a modificaciones es el Libro VII - Licencias para los Miembros de la Tripulación Excepto Pilotos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá.

Que la República de Panamá, como Estado contratante de la Organización sobre Aviación Civil Internacional, 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: MODIFICAR**, el Artículo 5 del Libro VII, sobre Licencias para los Miembros de la Tripulación Excepto Pilotos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:





**Artículo 5: Certificado médico aeronáutico.** Sera otorgado a quien lo requiera según la normativa dispuesta en el RACP en su Libro IX para el trámite de su licencia correspondiente.

**ARTÍCULO SEGUNDO: MODIFICAR** el Artículo 6 del Libro VII, sobre Licencias para los Miembros de la Tripulación Excepto Pilotos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:

**Artículo 6: Inspección de la licencia.** Toda persona titular de una licencia y sus habilitaciones y, de un certificado médico otorgado (si así lo requiere) en virtud de este Libro del RACP, debe presentarla para ser inspeccionada cuando así lo solicite la AAC por medio de los Inspectores designados.

**ARTÍCULO TERCERO: MODIFICAR** el Artículo 12 del Libro VII, sobre Licencias para los Miembros de la Tripulación Excepto Pilotos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP)", el cual quedará así:

**Artículo 12:** Una licencia otorgada bajo este Libro del RACP será permanente e indefinida en el tiempo, sin perjuicio de lo cual:

- (1) Las atribuciones que la licencia confiere a su titular solo podrán ejercerse cuando se cumplan los siguientes requisitos:
  - a. Se encuentre válida la evaluación médica aeronáutica pertinente, a través de un certificado médico, si lo requiere según el RACP en su Libro IX;
  - b. Se encuentren válidas las habilitaciones correspondientes; y
  - c. Se acredite la experiencia reciente que se establece en este Libro del RACP.
  - d. Las atribuciones de la licencia no podrán ser ejercidas si el titular ha renunciado a la licencia o ésta ha sido suspendida o cancelada por la AAC.

**ARTÍCULO CUARTO: MODIFICAR** el Artículo 31 del Libro VII, sobre Licencias para los Miembros de la Tripulación Excepto Pilotos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:

**Artículo 31:** La AAC a través del Director de Seguridad Aérea, Jefe del Departamento de Licencias o un inspector de operaciones aéreas, podrá emitir una licencia provisional por un período de validez hasta de ciento veinte (120) días, para el cual debe contar con el certificado médico aeronáutico vigente, según requerimientos estipulados en el Libro IX.

**ARTÍCULO QUINTO: MODIFICAR** el Artículo 41 del Libro VII, sobre Licencias para los Miembros de la Tripulación Excepto Pilotos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:

**Artículo 41:** Para rendir una prueba de pericia para el otorgamiento de una licencia, y/o para una habilitación, el solicitante debe:

- (1) Haber aprobado el examen de conocimientos teóricos requerido dentro de los doce (12) meses precedentes a la fecha de la prueba de pericia de vuelo, transcurrido este plazo el examen deberá ser repetido en su totalidad.
- (2) Haber recibido la instrucción y acreditar la experiencia de vuelo aplicable, prescrita en este Libro del RACP;
- (3) Estar en posesión del certificado médico aeronáutico vigente (si lo requiere) y apropiado a la licencia; y
- (4) Reunir el requisito de edad para el otorgamiento de la licencia que solicita.



Resolución de Junta Directiva No.035  
Página No. 3

**ARTÍCULO SEXTO:** Esta Resolución entrará a regir a partir de su publicación en la Gaceta Oficial.

**FUNDAMENTO DE DERECHO:** Artículo 2; numerales 18 y 30 del Artículo 3; Artículo 20 y numeral 7 del Artículo 21 de la Ley 22 de 29 de enero de 2003.

Dado en la ciudad de Panamá, a los dieciséis (16) días del mes de octubre de dos mil veinticinco (2025).


**COMUNÍQUESE, PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE,**

  
**PRESIDENTA DE LA JUNTA DIRECTIVA, ENCARGADA  
AZIHRA VALDES**

  
**SECRETARIO EJECUTIVO DE LA JUNTA DIRECTIVA  
RAFAEL BÁRCENAS CHIARI**



 **AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL  
SECRETARÍA GENERAL**  
FIEL COPIA DEL ORIGINAL QUE REPOSA  
EN LOS ARCHIVOS

Firma:   
Fecha: 11/01/2025





**RESOLUCIÓN DE JUNTA DIRECTIVA No. 036  
(De 16 de octubre de 2025)**

**“Por medio de la cual se aprueban las modificaciones al Libro IX, sobre Normas para el Otorgamiento del Certificado Médico Aeronáutico 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 crea la Autoridad Aeronáutica Civil y deroga el Decreto de Gabinete 13 de 1969*;

Que entre las funciones específicas y privativas que consagra que le consagra la Ley No. 22 de 29 de enero de 2003, *Que crea la Autoridad Aeronáutica Civil y deroga el Decreto de Gabinete 13 de 1969*, de 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, *Que crea la Autoridad Aeronáutica Civil y deroga el Decreto de Gabinete 13 de 1969*, 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 Ley No.22 de 29 de enero de 2003, *Que crea la Autoridad Aeronáutica Civil y deroga el Decreto de Gabinete 13 de 1969*, establece entre las atribuciones del Director General, “*Elaborar los reglamentos y normas de la Autoridad Aeronáutica Civil y presentarlos para la aprobación de la Junta Directiva*”;

Que el Libro del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), objeto a modificaciones es el Libro IX - Normas para el Otorgamiento del Certificado Médico Aeronáutico del Reglamento de Aviación Civil de Panamá.

Que la República de Panamá, como Estado contratante de la Organización sobre Aviación Civil Internacional, 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: MODIFICAR** el Artículo 10 del Libro IX - Normas para el Otorgamiento del Certificado Médico Aeronáutico del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:





**Artículo 10:** Los certificados médicos se aplicarán para propósitos de certificación al personal de la siguiente forma:

- 1) Certificado médico Clase I:
  - a. Piloto de transporte de línea aérea de avión, helicóptero, y aeronave de despegue vertical;
  - b. Piloto con tripulación múltiple (MPL);
  - c. Piloto comercial avión, helicóptero, dirigible y aeronave de despegue vertical;
- 2) Certificado médico Clase II:
  - a. Piloto privado de avión, helicóptero, aeronave de despegue vertical y dirigible;
  - b. Piloto planeador;
  - c. Piloto de aeróstato;
  - d. Alumno piloto
  - e. Mecánico de abordaje; y
  - f. Navegante

(OACI/A-1/ADMT176/C-6/6.4.1.1)
- 3) Certificado médico Clase III:
  - a. Controlador de tránsito aéreo;
  - b. Técnico/Mecánico de mantenimiento de aeronaves;
  - c. Encargado operaciones de vuelo/despachador de vuelo; y
  - d. Piloto de ultraliviano;
  - e. Operador de Dron (>55lbs)

**ARTÍCULO SEGUNDO: MODIFICAR** el Artículo 11 del Libro IX - Normas para el Otorgamiento del Certificado Médico Aeronáutico del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:

**Artículo 11:** Los períodos de validez de los certificados médicos serán los siguientes:

- 1) Doce (12) meses calendario: Para ejercer funciones de:
  - a. Piloto de transporte de línea aérea de avión, helicóptero, aeronave de despegue vertical y dirigible cuando sean menores de 40 años y después de esta edad, cada 6 meses;
  - b. Piloto con tripulación múltiple (MPL);
  - c. Piloto comercial de avión, helicóptero, dirigible y aeronave de despegue vertical;
  - d. Mecánico de abordaje; y Navegante.
- 2) Cuarenta y ocho (48) meses calendario para ejercer funciones de:
  - a. Operador de drones (mayores de 55lbs), menor de 40 años.
- 3) Treinta y seis (36) meses calendario: Para ejercer funciones de:
  - a. Controlador de tránsito aéreo, menores de cuarenta (40) años;
  - b. Alumno piloto
  - c. Piloto privado de avión, dirigible, helicóptero y aeronave de despegue vertical;
  - d. Piloto planeador;



- e. Piloto de globo libre;
  - f. Encargado de operaciones/despachador de Vuelo; y
  - g. Piloto de ultraliviano.
- 4) Los periodos de validez especificados en el numeral (1) literales (b) y (c) de este artículo, se reducirán a seis (6) meses cuando los titulares hayan cumplido los 60 años de edad;
- 5) Cuando el titular de una licencia de piloto privado de avión, dirigible helicóptero o aeronave de despegue vertical, de piloto planeador, de piloto de aerostato (globo libre), alumno piloto y controlador de tránsito aéreo hayan cumplido los 40 años de edad el período de validez especificado en el numeral (3) de este artículo se reducirá a 12 meses exceptuando el acápite c que será de 24 meses hasta los 60 años y luego se reducirá a 12 meses; los operadores de drones (>55lb) que hayan cumplido los cuarenta (40) años de edad el periodo de validez especificado en el numeral 2 de este artículo se reducirá a veinticuatro (24) meses;

Nota. - Los períodos de validez indicados se basan en la edad del solicitante en el momento en que se somete al reconocimiento médico y serán válidos por el periodo estipulado según su clase hasta finalizado el mes en el que fue tramitado.

**ARTÍCULO TERCERO: MODIFICAR** el Artículo 14 del Libro IX - Normas para el Otorgamiento del Certificado Médico Aeronáutico del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:

**Artículo 14:** Exámenes médicos complementarios. Los exámenes denominados como complementarios son las pruebas de laboratorio y gabinete, que con el propósito de descartar o comprobar un diagnóstico deben ser practicados inicial y periódicamente al personal aeronáutico. Tomando en cuenta el tipo de evaluación médica, los exámenes complementarios son los siguientes:

(1) Exámenes complementarios aplicables en la evaluación médica Clase I:

a. Exámenes de laboratorio:

- i. Hemograma completo: Será practicado en todo examen médico inicial y posteriormente cada dos (2) años;
- ii. Urinálisis: En cada evaluación médica;
- iii. V.D.R.L: A criterio del médico examinador o la UMAFH;
- iv. Electroforesis de hemoglobina: En la primera evaluación médica únicamente;
- v. Tipo sanguíneo y factor Rh: Únicamente en la primera evaluación médica;
- vi. Determinación de drogas: En la evaluación inicial y posteriormente cuando se considere necesario (estudios sorpresa se podrá realizar determinaciones de drogas y alcohol);
- vii. Química sanguínea: Comprende las siguientes determinaciones:
  - A. Glicemia en ayunas: En la primera evaluación médica y posteriormente cada dos (2) años;
  - B. Nitrógeno de la urea sanguínea: En la primera evaluación médica y a continuación cada dos (2) años;
  - C. Creatinina: En la primera evaluación y posteriormente cada dos (2)



años;

- D. Ácido Úrico: En la primera evaluación y posteriormente cada dos (2) años;
- E. Colesterol total: En la primera evaluación y posteriormente cada dos (2) años; Triglicéridos: En la primera evaluación y posteriormente cada dos (2) años; y
- F. HDL; LDL: En la primera evaluación y posteriormente cada dos (2) años.
- G. Hemoglobina Glicosilada, será requerido cuando la glicemia al azar supere los 115mg/dl.

b. Estudios de gabinete:

- i. Electroencefalograma: se realizará solo cuando exista historia de TCE, pérdida de conciencia sin explicación, historia familiar de epilepsia, convulsiones, examen neurológico anormal o a criterio de la UMAFH;
- ii. Electrocardiograma en reposo: Formará parte del reconocimiento al expedir la primera evaluación médica; posteriormente a intervalos de dos (2) años entre los treinta (30) y cincuenta (50) años y a partir de esta última edad cada año;
- iii. Prueba de esfuerzo: Al personal de vuelo será practicado, a los cuarenta (40) años de edad, cuando sea indicado clínicamente por el médico examinador;
- iv. Radiografía de Tórax: En la primera evaluación médica y posteriormente si hay indicación clínica;
- v. Espirometría: Cuando esté médicamente indicada; y
- vi. Audiometría: En la primera expedición de una licencia, posteriormente cada cinco (5) años.

(2) Exámenes complementarios aplicables en la evaluación médica Clase II.

a. Exámenes de laboratorio:

- i. Hemograma completo: Será practicado en el examen médico inicial y posteriormente cada tres (3) años hasta los 40 años de edad, luego será cada dos (2) años en edades par;
- ii. Urinálisis: Se efectuará en cada evaluación médica;
- iii. V.D.R.L: A criterio del médico examinador o la UMAFH;
- iv. Electroforesis de hemoglobina: Será practicado al personal de vuelo, en la primera evaluación médica únicamente;
- v. Tipo sanguíneo y factor Rh: Únicamente en la primera evaluación médica;
- vi. Determinación de drogas de abuso: En la primera evaluación médica, será solicitado a todos los titulares de Licencias y posteriormente cuando se considere necesario se podrá realizar determinaciones de drogas y alcohol;
- vii. Química sanguínea: Comprende las siguientes determinaciones:
  - A. Glicemia en ayuno: Se solicitará en la primera evaluación médica y posteriormente cada tres (3) años hasta los 40 años de edad, luego será cada dos (2) años en edades par;
  - B. Nitrógeno de la urea sanguíneo: Se solicitará en la primera evaluación





## Resolución de Junta Directiva No.036

Página No. 5

- médica y a continuación cada tres (3) años hasta los 40 años de edad, luego será cada dos (2) años en edades par;
- C. Creatinina: Será solicitada en la primera evaluación médica y posteriormente cada tres (3) años hasta los 40 años de edad, luego será cada dos (2) años en edades par;
  - D. Ácido Úrico: Se solicitará en la primera evaluación médica y posteriormente cada tres (3) años hasta los 40 años de edad, luego será cada dos (2) años en edades par;
  - E. Colesterol total: Será practicado en la primera evaluación médica y a continuación cada tres (3) años hasta los 40 años de edad, luego será cada dos (2) años en edades par; y
  - F. Triglicéridos, HDL y LDL: Será practicado en la primera evaluación médica y a continuación cada tres (3) años hasta los 40 años de edad, luego será cada dos (2) años en edades par;
  - G. Hemoglobina Glicosilada, será requerido cuando la glicemia al azar supere los 115mg/dl.
- b. Estudios de gabinete:
- i. Electroencefalograma: Al personal de vuelo, será practicado en la primera evaluación médica si existe alguna historia de trauma craneoencefálico, pérdida de conocimiento o historia de epilepsia en la familia o a criterio de la Unidad de Medicina Aeronáutica.
  - ii. Electrocardiograma en reposo: Formará parte del reconocimiento cardiaco al personal de vuelo, en la primera expedición de una licencia, al cumplir cuarenta (40) años de edad y a partir de esta última edad cada cinco años hasta los 60 años de edad y a continuación cada dos años;
  - iii. Radiografía de tórax: Será practicada en la primera evaluación médica y posteriormente cuando esté clínicamente indicada;
  - iv. Espirometría: Cuando esté médicamente indicada;
  - v. Audiometría: Será solicitada en la primera evaluación para la expedición de una licencia posterior a los cuarenta (40) años de edad se realizará cada diez (10) años y cuando sea considerado por el médico examinador o la UMAFH (Ver Apéndice 4, Requisitos auditivos).
- (3) Exámenes complementarios aplicables en la evaluación médica Clase III
- a. Exámenes de laboratorios:
    - i. Hemograma completo;
    - ii. Urinálisis;
    - iii. V.D.R.L a criterio del médico examinador o la UMAFH;
    - iv. Glicemia en ayunas;
    - v. N. de urea sanguínea;
    - vi. Creatinina;
    - vii. Ácido Úrico;
    - viii. Colesterol total; y
    - ix. Triglicéridos LDL. -HDL.



Nota. - Se practicarán en la primera evaluación médica y posteriormente cada dos (2) años.



Resolución de Junta Directiva No.036

Página No. 6

- x. Determinación de drogas de abuso: Se efectuará en la primera evaluación para la expedición de un certificado médico y posteriormente cuando se considere necesario se podrá realizar determinaciones de drogas y alcohol.
- b. Estudios de gabinete:
- i. Electrocardiograma: En la primera expedición de una licencia, para controladores de tránsito aéreo mayores de cuarenta (40) años de edad se realizará cada sesenta (60) meses y para mayores de cincuenta (50) años de edad se realizará cada veinticuatro (24) meses, se exceptúan el personal de mantenimiento, despachadores de vuelo y pilotos de ultraliviano.
- ii. Telerradiografía de tórax: Se solicitará en el primer examen médico a los aspirantes a controladores de tránsito aéreo y posteriormente cuando este clínicamente indicada.
- Audiometría: Se practicará en la primera evaluación al expedirse por primera vez la licencia y posteriormente para el personal del control de Tránsito Aéreo cada cuatro (4) años hasta los cuarenta (40) años de edad y a continuación cada dos (2) años. Para el personal de mantenimiento y despachadores de vuelo cada tres (3) años.

**ARTÍCULO CUARTO: MODIFICAR** el Artículo 15 del Libro IX - Normas para el Otorgamiento del Certificado Médico Aeronáutico del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:

**Artículo 15:** Se establecerán tres (3) Clases de evaluación médica, a saber:

(1) Evaluación Médica Clase I:

- a. Aplicable a los solicitantes y titulares de licencias de:
- i. Piloto de Transporte de Línea Aérea de avión, helicóptero y aeronave de despegue vertical;
- ii. Piloto con Tripulación Múltiple (MPL);
- iii. Piloto comercial de avión, dirigible, helicóptero y aeronave de despegue vertical; y

(2) Evaluación Médica Clase II:

- a. Aplicable a los solicitantes y titulares de:
- i. Licencia de piloto privado – Aeronave de despegue vertical, avión, dirigible y helicóptero;
- ii. Licencia de piloto de planeador
- iii. Licencia de piloto de aeróstato;
- iv. Licencia de navegante;
- v. Licencia de mecánico de abordaje; y
- vi. Licencia de alumno piloto

(3) Evaluación Médica Clase III:

- a. Aplicable a los solicitantes y titulares de:
- i. Licencias de controlador de tránsito aéreo;
- ii. Técnico encargado de operaciones de vuelo /despachador de vuelo;
- iii. Licencia de piloto de ultraliviano; y



Resolución de Junta Directiva No.036

Página No. 7

- iv. Licencias de piloto de aeronave pilotada a distancia (RPA) solo mayores a 55lbs.

**ARTÍCULO QUINTO: MODIFICAR** el Artículo 20 del Libro IX - Normas para el Otorgamiento del Certificado Médico Aeronáutico del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:

**Artículo 20:** Todo solicitante de una licencia de piloto comercial de avión, dirigible, helicóptero o aeronave de despegue vertical, de una licencia de piloto con tripulación múltiple de avión, de transporte de línea aérea de avión, helicóptero o aeronave de despegue vertical, se someterá a un reconocimiento médico inicial basado en la evaluación médica Clase I para obtener un certificado médico de primera Clase.

**ARTÍCULO SEXTO: MODIFICAR** el Artículo 23 del Libro IX - Normas para el Otorgamiento del Certificado Médico Aeronáutico del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:

**Artículo 23: Requisitos Psicofísicos:**

(1) El solicitante no padecerá de ninguna enfermedad o incapacidad que pueda impedirle repentinamente operar con seguridad una aeronave o desempeñar con seguridad sus funciones. (OACI/A-1/C-6/6.3.2.1)

(2) El solicitante no tendrá historia clínica comprobada ni diagnóstico clínico de:

- a. Un trastorno mental orgánico;
- b. Un trastorno mental o del comportamiento debido al uso de sustancias psicoactivas; esto incluye el síndrome de dependencia inducida por la ingestión de bebidas alcohólicas u otras sustancias psicoactivas;
- c. La esquizofrenia o un trastorno esquizotípico o delirante;
- d. Un trastorno del humor (afectivo);
- e. Un trastorno neurótico, relacionado con el estrés o somatoforme.
- f. Un síndrome del comportamiento relacionado con perturbaciones psicológicas o factores físicos;
- g. Un trastorno de la personalidad o del comportamiento, particularmente si se manifiesta a través de actos manifiestos repetidos;
- h. Un retardo mental;
- i. Un trastorno del desarrollo psicológico;
- j. Un trastorno del comportamiento o emocional, con aparición en la infancia o la adolescencia; o
- k. Un trastorno mental que no se ha especificado de otra manera.

(Ver apéndice 2, Requisitos psiquiátrico y de aptitud mental numeral1) (OACI/A-1/C-6/6.3.2.2)

(3) Todo solicitante debe someterse, en su primera evaluación, a la aplicación de una batería de pruebas psicológicas, cuyos resultados estarán comprendidos dentro de los valores aceptables. (Ver apéndice 2, Requisitos Psiquiátricos y de aptitud mental, numeral 3).





Resolución de Junta Directiva No.036

Página No. 8

(4) Todo solicitante que en la entrevista psicológica revele datos fuera de los valores aceptables, debe ser evaluado por un psiquiatra y/o neurólogo, a fin de determinar su aptitud mental o neurológica para desempeñar funciones aeronáuticas.

(5) En caso de revaloración por accidente o incidente de aviación, los titulares de Licencias Aeronáuticas de esta categoría se someterán a examen psicológico.

(6) Con el propósito de descartar lo especificado en este Artículo, en el punto (2), b, todo Solicitante, será sometido en su evaluación inicial, a pruebas para la determinación de drogas de abuso, y posteriormente cuando se considere necesario se podrá realizar determinaciones de drogas y alcohol.

(7) El solicitante no tendrá historia clínica comprobada ni diagnóstico clínico de:

a. Enfermedad progresiva o no progresiva del sistema nervioso, cuyos efectos, puedan interferir en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a su licencia y habilitación;

b. Epilepsia; o

(Ver apéndice 2-literal b, Requisitos neurológicos 1)

c. Cualquier otro trastorno recurrente o pérdida de conciencia, sin explicación médica satisfactoria de su causa. (ver Apéndice 2 literal b, Requisitos Neurológicos numeral 2).

(OACI/A-1/C-6/6.3.2.3)

(8) El solicitante no habrá sufrido ningún traumatismo craneoencefálico, cuyos efectos, puedan interferir en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a su licencia y habilitación; (ver Apéndice 2, Requisitos Neurológicos, numeral 2).

(OACI/A-1/C-6/6.3.2.4)

(9) La electroencefalografía formará parte de la evaluación inicial en todo solicitante de una Licencia de Vuelo por primera vez, y posteriormente cuando sea necesario por razones médicas.

(10) El solicitante no presentará ninguna anomalía del corazón, congénita o adquirida que pueda interferir en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a su licencia y habilitación.

(OACI/A-1/C-6/6.3.2.5)

(11) La electrocardiografía en reposo formará parte del reconocimiento cardíaco cuando se otorgue por primera vez una licencia y se incluirá en los reconocimientos sucesivos de solicitantes cuya edad esté comprendida entre treinta (30) y cincuenta (50) años de edad, cada dos (2) años, y a partir de ésta última edad, anualmente. El objetivo de utilizar periódicamente la electrocardiografía es descubrir anomalías y la misma no proporciona suficiente prueba para justificar la descalificación sin un nuevo y detenido reconocimiento cardiovascular;

(OACI-A1/C-6/6.3.2.5.3) (Nota 2).

(12) La Electrocardiografía de esfuerzo se realizará, cuando esté indicado clínicamente por el médico examinador. (Ver apéndice 2- Literal c, requisitos cardiovasculares numeral 1).

(OACI-A1/C-6/6.3.2.5.3) (Nota 2)

(13) La prueba de esfuerzo cardiovascular, será realizada a requerimiento del médico examinador de todo solicitante con antecedentes de dolor torácico, con historial de arritmias o de trastornos de la conducción. (Ver apéndice 2- requisitos Cardiovasculares numeral 5).

(OACI/A-1/C-6/6.3.2.5.1/Nota-1 y 2)



- (14) Cuando el médico examinador lo considere necesario, todo solicitante o titular de una licencia bajo éste tipo de evaluación médica, que sufra de hipertensión, diabetes mellitus o arteriosclerosis de los lechos circulatorios distintos del coronario, será sometido a evaluación mediante prueba de esfuerzo cardiovascular en el primer reconocimiento después de establecido el diagnóstico y posteriormente cuando médicamente se considere necesario por el médico examinador.
- (15) El titular de una licencia aeronáutica, que según dictamen médico acreditado se haya restablecido satisfactoriamente de un infarto del miocardio, puede ser considerado apto con las limitaciones y condiciones que estipule la Unidad de Medicina Aeronáutica en base al dictamen de la Comisión Médica Evaluadora. (Ver apéndice 2-literal c, requisitos Cardiovasculares, numeral 4).
- (16) Los titulares de licencias a quienes se aplica este tipo de evaluación médica, con antecedentes de infarto del miocardio a quienes se les haya practicado con éxito, tratamiento quirúrgico de tipo puente aorto-coronario (by-pass); o a quien se le ha efectuado una angioplastia, (con o sin implantación de Stent), o sufre cualquier otro trastorno cardíaco que potencialmente pueda provocar incapacidad, serán declarados no aptos y valorados individualmente por la unidad de Medicina Aeronáutica, quien mediante la Comisión Médica Evaluadora, determinará su aptitud. (Ver Apéndice 2, literal c, requisitos cardiovasculares numeral 4).
- (17) Los solicitantes o titulares de licencias, con trastornos significativos en el ritmo cardíaco, ya sean de tipos paroxísticos o crónicos serán considerados no aptos, pendientes de una evaluación cardiovascular. La bradicardia sinusal asintomática o taquicardia sinusal, en ausencia de anomalías subyacentes pueden ser calificados como aptos. (ver Apéndice 2- Literal c, Requisitos Cardiovasculares numeral 5)
- (18) Los solicitantes con evidencia de enfermedad sino-auricular requieren una evaluación cardiológica. (ver Apéndice 2, Requisitos Cardiovasculares numeral 5).
- (19) Los solicitantes con complejos ventriculares ectópicos, uniformes, aislados, asintomático, así como la presencia de bloqueo incompleto de rama o eje desviado a la izquierda de forma estable, pueden ser calificados como aptos. Los bloqueos completos de rama derecha o izquierda requieren una evaluación cardiológica completa en la evaluación inicial. (Ver Apéndice 2, literal c, Requisitos Cardiovasculares, numeral 5)
- (20) Los solicitantes con síndrome de pre-excitación ventricular serán calificados como no aptos, al igual que los portadores de marcapasos, a no ser que el dictamen médico acreditado indique lo contrario. (Ver apéndice 2- literal c, requisitos cardiovasculares numeral 6).
- (21) Las presiones arteriales, sistólicas y diastólicas, estarán comprendidas dentro de los límites normales. Cualquier variación en los límites será evaluada en forma individual. (Ver apéndice 2 – Literal c), requisitos cardiovasculares numeral 2). (OACI/A-1/C-6/6.3.2.6)
- (22) El uso de medicamentos para el control de la hipertensión será descalificante, pueden considerarse aptos los Solicitantes cuya hipertensión esté bajo control satisfactorio con medicamentos de uso compatibles con el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a la licencia y habilitación que posean. (Apéndice 2 Literal c), requisitos Cardiovasculares numeral 3).
- (23) Los solicitantes que padezcan una enfermedad vascular periférica serán considerados como no aptos, antes o después de cirugía, a no ser que carezcan de cualquier anomalía funcional ni estructural importante, y se haya comprobado la ausencia de coronariopatía o enfermedad arteriosclerótica. Un aneurisma aórtico será considerado causa de no aptitud, antes o después de cirugía.
- (24) Los solicitantes con anomalías significativas de las válvulas cardíacas serán considerados no aptos. (Ver apéndice 2-literal c-Requisitos cardiovasculares, numeral 6-xiv)





## Resolución de Junta Directiva No.036

Página No. 10

(25) La terapia anticoagulante sistémica será descalificante. (28) Los solicitantes que presenten cualquier anomalía del pericardio, miocardio o endocardio serán considerados no aptos hasta que se haya producido una resolución completa y el dictamen médico acreditado establezca su disponibilidad Aeromédica.

(26) Los solicitantes que presenten cardiopatías congénitas serán considerados no aptos, antes o después de cirugía. Se pueden calificar como aptos los casos con anomalías menores después de una evaluación cardiológica y que el dictamen médico acreditado establezca la aptitud.

(27) No existirá ninguna afección pulmonar aguda, ni ninguna enfermedad activa en la estructura de los pulmones, el mediastino o la pleura, que pueda dar lugar a síntomas que ocasionen incapacitación durante maniobras normales o de emergencia.

(OACI/A-1/C-6/6.3.2.8)

(28) La radiografía de tórax, formará parte de los estudios, en la primera evaluación médica y, posteriormente se solicitará a criterio clínico o epidemiológico por la Unidad de Medicina Aeronáutica.

(29) Los solicitantes que presenten problemas de salud que puedan ocasionar el mal funcionamiento de los pulmones en altitud serán considerados no aptos.

(30) La Espirometría. Será según requerimiento médico (Ver Apéndice 2. Literal d, Sistema respiratorio, numeral 1)

(31) Los solicitantes que padezcan enfermedad pulmonar obstructiva crónica serán calificados no aptos. Pueden considerarse aptos si no presentan signos significativos y la evaluación funcional se encuentra en los límites establecidos. (Ver Apéndice Literal d, Sistema respiratorio)

(32) Los casos de tuberculosis pulmonar activa, serán considerados no aptos. La presencia de lesiones inactivas o cicatrizadas no descalifican.

(33) Los solicitantes con diagnóstico de asma bronquial acompañado de síntomas significativos que puedan dar lugar a síntomas que ocasionen incapacidad durante maniobras normales o de emergencia serán considerados no aptos.

(34) El uso de medicamentos destinados a controlar el asma será motivo de descalificación, salvo en el caso de fármacos cuyo uso sea compatible con el ejercicio seguro de las atribuciones que la licencia y habilitación confiere.

(OACI/A-1-6.3.2.13.)

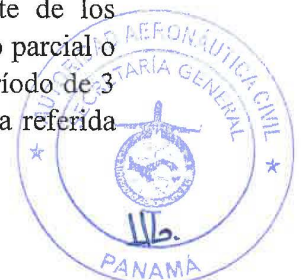
(35) Los solicitantes con Neumotórax espontáneo serán calificados no aptos, pendientes de una evaluación individual por la Unidad de Medicina Aeronáutica, quien en base a un Dictamen Médico Acreditado establecerá la disponibilidad Aeromédica. (Ver apéndice 2, Sistema Respiratorio Literal d, párrafos i, ii y iii del numeral 2).

(36) Los solicitantes que presenten deficiencias funcionales importantes del conducto gastrointestinal o sus anexos, serán considerados no aptos. (Ver Apéndice 2-Sistema digestivo literal e).

(37) Los solicitantes estarán completamente libres de hernias que puedan dar lugar a síntomas que ocasionan incapacitación.

(38) Los solicitantes que presenten secuelas de enfermedad o intervención quirúrgica en cualquier parte del conducto digestivo y sus anexos, que puedan causar incapacitación durante el vuelo, especialmente las obstrucciones por estrechez o compresión, serán considerados no aptos. (Ver Apéndice 2-literal e), Sistema digestivo numerales 1al 4)

(39) Todo solicitante que haya sufrido una operación quirúrgica importante de los conductos biliares o en el conducto digestivo o sus anexos, con resección total o parcial o desviación de cualquiera de estos órganos, será considerado no apto por un período de 3 meses y hasta que la Comisión Médica Evaluadora, conozca los detalles de la referida



operación y estime que no es probable que sus consecuencias causen incapacitación en vuelo. (Ver apéndice 2, literal e, Sistema digestivo numerales del 1 al 4)

(40) Los solicitantes con trastornos del metabolismo, de la nutrición o endocrinos que puedan afectar el ejercicio de las atribuciones correspondientes a sus licencias o habilitaciones, serán considerados no aptos. (Ver apéndice 2, literal f, Enfermedades metabólicas y endocrinas, numeral 1).

(41) Los solicitantes con diagnóstico de Diabetes Mellitus insulino dependiente serán calificados como no aptos.

(42) Los solicitantes que sufren de Diabetes Mellitus no insulino dependiente serán considerados no aptos, a menos que se compruebe que la Diabetes puede controlarse satisfactoriamente con dieta e hipoglicemiantes orales cuyo uso sea compatible con el ejercicio seguro de las atribuciones correspondiente a sus licencias, y hayan sido evaluados por la Comisión Médica Evaluadora de la Unidad de Medicina Aeronáutica. (Ver Apéndice 2, literal f, Enfermedades metabólicas de la Nutrición y Endocrinas, numerales 3 y 4)

(43) Los solicitantes que sufren de esplenomegalia serán considerados no aptos.

(44) Los solicitantes que sufren de hipertrofia importante localizada o generalizada de los módulos linfáticos o de enfermedades de la sangre serán considerados no aptos, a menos que un reconocimiento adecuado haya revelado que no es probable que su estado de salud interfiera con el ejercicio seguro de las atribuciones correspondiente a sus licencias y habilitaciones.

(45) Los solicitantes con enfermedad de células falciformes serán considerados no aptos. El rasgo drepanocítico (hemoglobina AS) no será motivo de descalificación, salvo que haya pruebas médicas fehacientes en contrario.

(46) Los solicitantes que sufren de enfermedad renal o genitourinaria serán considerados no aptos, a menos que la investigación y evaluación clínica adecuada haya revelado que no es probable que su estado de salud interfiera en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a sus licencias y habilitaciones.

(OACI: 6.3.2.)

(47) El análisis de orina formará parte de todos los reconocimientos médicos. La presencia de elementos anormales considerados patológicamente significativos, será objeto de una investigación adecuada. (Ver Apéndice 2, Literal g, Sistema Urinario, numeral 1).

(48) El solicitante que presente cálculos urinarios será evaluado como no apto. (Ver Apéndice 2 Literal g, Sistema Urinario, párrafo 2).

(49) Los solicitantes que sufren secuelas de enfermedad o de intervenciones quirúrgicas en los riñones o en las vías genitourinarias, especialmente las obstrucciones por estrechez o compresión, serán considerados no aptos. (Ver Apéndice 2 Literal g, Sistema Urinario, numeral 3).

(OACI-6.3.2.21)

(50) Los solicitantes a quienes se les haya practicado una nefrectomía serán considerados no aptos, a menos que la nefrectomía esté bien compensada, sin datos de uremia ni de hipertensión arterial. (Ver Apéndice 2- Literal g, Sistema Urinario, numeral 3).

(OACI6.3.2.21.1)

(51) El solicitante no tendrá historial médico establecido o un diagnóstico médico de cualquier enfermedad infecciosa genitourinaria ni sistémica. Se debe prestar atención a historiales o datos clínicos que indiquen:

- a. Infección por el Virus de Inmunodeficiencia Humana (VIH-positivo).
- b. Síndrome de Inmunodeficiencia (SIDA).





c. Hepatitis Infecciosa.

d. Sífilis.

(Ver Apéndice 2, Literal h, Enfermedades Infecciosas Sistémicas, numerales del 1 al 4).

(52) Las solicitantes que sufren de trastornos menstruales importantes con poca respuesta al tratamiento, serán evaluadas como no aptas.

(53) El embarazo será considerado como causa de no aptitud.

(54) Las solicitantes cuyos embarazos presentan poco riesgo o complicaciones, y que están bajo control médico, pueden ser consideradas aptas desde el fin de la 12 semana hasta el final de la 26 semana del periodo de gestación.

(Ver apéndice 2 Literal i, Ginecología y obstetricia, numeral 1)

(OACI-A1-c-6/6.3.2.25.1)

(55) Después del parto o cesación del embarazo, no se permitirá que la solicitante ejerza las atribuciones correspondientes a su licencia, hasta que no se haya sometido a un reconocimiento y se le considere apta.

(56) Las solicitantes que hayan sufrido intervenciones quirúrgicas ginecológicas importantes, serán evaluadas como no apta por un periodo mínimo de tres meses y hasta que una evaluación ginecológica demuestre que no haya probabilidad de que los efectos de la operación puedan interferir el ejercicio seguro de las atribuciones de la licencia. (Ver apéndice 2- Literal i, Ginecología y obstetricia, numeral 3).

(57) El solicitante no presentará ninguna afección congénita o adquirida de los de los huesos, articulaciones, músculos, tendones o estructuras conexas que pueda interferir en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a su licencia o habilitación.

(58) Los casos en que se encuentre impotencia funcional articular, que limite los arcos de movilidad de dicha articulación, serán valorados en forma individual, por el la Unidad de Medicina Aeronáutica y pueden ser considerados aptos cuando, según dictamen acreditado, se certifique que la limitación funcional no impide la operación segura de una aeronave. (Ver apéndice 2. Literal j, Sistema músculo esquelético, numeral 2).

(59) Los casos en que exista impotencia funcional de una extremidad o de un sector de ella, parálisis o atrofia, asociado a disminución de la fuerza y los movimientos, deben valorarse individualmente por la Unidad de Medicina Aeronáutica, y pueden considerarse aptos, cuando según dictamen médico acreditado se certifique que tal limitación no compromete la operación segura de una aeronave. (Ver apéndice 2 Literal j, Sistema músculo esquelético, numeral 3).

(60) Los solicitantes en los que se encuentre el uso de prótesis u ortesis de cualquier tipo, deben ser valorados individualmente por la Unidad de Medicina Aeronáutica, y pueden ser considerados aptos cuando según dictamen médico acreditado se certifique, que el uso de los dispositivos ortopédicos no afecta, ni compromete la operación segura de una aeronave.

(61) El solicitante a quien se aplique esta clase de evaluación médica, no padecerá ninguna anomalía ni enfermedades del oído, nariz, senos paranasales o garganta; o cualquier afección activa patológica, congénita o adquirida, aguda o crónica, o cualquier secuela de cirugía y trauma, que pueda interferir en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondiente a su licencia y habilitaciones.

(62) En la evaluación inicial será requerido un reconocimiento otorrinolaringológico completo, posteriormente cada cinco (5) años hasta cumplir los cuarenta (40) años de edad y cada dos (2) años a partir de esta edad. (Ver apéndice 2, Literal k, Otorrinolaringología numerales 1 y 2).

(63) Un reconocimiento ordinario-oído-nariz-garganta, debe formar parte de todos los exámenes periódicos de renovación.





Resolución de Junta Directiva No.036

Página No. 13

(64) No existirá:

- a. Ninguna perforación sin cicatrizar de las membranas del tímpano; (Ver apéndice 2, Literal k, Otorrinolaringología numeral 3)
- b. Ninguna disfunción importante de las trompas de Eustaquio;
- c. Ningún trastorno de las funciones vestibulares;
- d. Ninguna obstrucción nasal, o disfunción de los senos paranasales; y
- e. Ninguna deformidad ni enfermedad de la cavidad bucal o de los conductos respiratorios superiores que puedan interferir en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a la licencia o habilitación del solicitante.
- f. Tartamudez u otros defectos del habla lo suficientemente graves como para dificultar la comunicación oral.

(OACI-A1-C6/6.3.2.29, al 31)

**ARTÍCULO SÉPTIMO: MODIFICAR** el Artículo 27 del Libro IX - Normas para el Otorgamiento del Certificado Médico Aeronáutico del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:

**Artículo 27:** Todo solicitante de una licencia de piloto privado de avión, dirigible, helicóptero o aeronave de despegue vertical, de la licencia de piloto de planeador, de la licencia de Piloto de Aeróstato, de la licencia de mecánico de abordaje, de la licencia de navegante o de alumno piloto, se someterá a un reconocimiento médico inicial aplicando la evaluación médica Clase II, para obtener el certificado médico Clase II.

**ARTÍCULO OCTAVO: MODIFICAR** el Artículo 32E del Libro IX - Normas para el Otorgamiento del Certificado Médico Aeronáutico del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:

**Artículo 32E: Requisitos Psicofísicos:**

- a. El solicitante no padecerá de ninguna enfermedad o incapacidad que probablemente le impida de manera súbita desempeñar sus obligaciones sin riesgo.
- b. El solicitante no tendrá historia clínica comprobada ni diagnóstico clínico de:
  - i. Un trastorno mental orgánico;
  - ii. Un trastorno mental o del comportamiento debido al uso de sustancias psicoactivas, esto incluye el síndrome de dependencia inducida por la ingestión de bebidas alcohólicas u otras sustancias psicoactivas;
  - iii. La esquizofrenia o un trastorno esquizotípico o delirante;
  - iv. Un trastorno del humor (afectivo);
  - v. Un trastorno neurótico, relacionado con el estrés o somatoforme;
  - vi. Un síndrome del comportamiento relacionado con perturbaciones psicológicas o factores físicos;
  - vii. Un trastorno de la personalidad o del comportamiento, particularmente si se manifiesta a través de actos manifiestos repetidos;
  - viii. El retardo mental;



- ix. Un trastorno del desarrollo psicológico;
  - x. Un trastorno del comportamiento o emocional, con aparición en la infancia o la adolescencia; o
  - xi. Un trastorno mental que no se ha especificado de otra manera; y
  - xii. Que pueda impedirle ejercer con seguridad las atribuciones correspondientes a la licencia que solicita o ya posee. (Ver apéndice 2 Requisitos psiquiátricos y de aptitud mental, numeral 1).
- c. Todo solicitante será sometido en su evaluación inicial a pruebas para la determinación de drogas de abuso, y posteriormente cuando se considere necesario se podrá realizar determinaciones de drogas y alcohol. (Ver Apéndice 2, Requisitos siquiátricos, numeral 2).
- d. Todo solicitante de una Licencia de Controlador de Tránsito Aéreo, debe someterse en su primera evaluación, a la aplicación de pruebas y entrevista psicológicas. En caso que se demuestren datos fuera de los límites aceptables, requerirá una evaluación Neuropsiquiatría para determinar su aptitud para en el desempeño de funciones aeronáuticas. (Ver Apéndice 2, Requisitos de Aptitud Mental, numeral 3).
- e. El solicitante no tendrá historia clínica comprobada, ni diagnóstico clínico de ninguna de las afecciones siguientes:
- i. Enfermedad progresiva o no progresiva del sistema nervioso, cuyos efectos probablemente interfieran en el ejercicio de las atribuciones correspondientes a la licencia del solicitante;
  - ii. Epilepsia,
  - iii. Cualquier otro trastorno recurrente del conocimiento, sin explicación médica satisfactoria de su causa. (Ver apéndice 2, Requisitos neurológicos, numeral 1).
- f. El solicitante no ha de haber sufrido ningún traumatismo craneoencefálico, cuyos efectos probablemente interfieran en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a la licencia y habilitación del solicitante. (Ver Apéndice 2, Requisitos neurológicos, numeral 2).
- g. El solicitante no presentará ninguna anomalía del corazón, congénita o adquirida, que probablemente interfiera el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a su licencia y habilitación.
- h. Todo solicitante a quien se le haya injertado un puente de arteria coronaria (bypass) o a quien se le ha efectuado una angioplastia ( con o sin implantación de stent) u otra intervención cardiaca, o que posee antecedentes de infarto del miocardio o sufre de cualquier otro trastorno cardiaco que potencialmente pueda provocar incapacitación será declarado no apto, a menos que el problema cardiaco haya sido objeto de investigación y evaluación de conformidad con las mejores prácticas médicas y que se haya estimado que no es probable que interfiera en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a su licencia y habilitación. (Ver apéndice 2; Requisitos cardiovasculares, numeral 5).
- i. Todo solicitante cuyo ritmo cardiaco sea anormal será considerado no apto, a menos que la arritmia cardiaca haya sido objeto de investigación y evaluación de conformidad con las mejores prácticas médicas y que se haya estimado que no es probable que le impida al solicitante el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a su licencia y habilitación. (Ver Apéndice 2, Requisitos cardiovasculares, numeral 6).





## Resolución de Junta Directiva No.036

Página No. 15

- j. La electrocardiografía formará parte del reconocimiento cardíaco para la primera expedición de la Licencia, en el primer reconocimiento efectuado después de los cuarenta (40) años de edad, y a continuación cada cinco (5) años hasta los cincuenta (50) años de edad y a partir de esta edad cada dos (2) años.
- k. El objeto de utilizar periódicamente la electrocardiografía es descubrir anomalías. No proporciona suficiente prueba para justificar la descalificación sin un nuevo y detenido reconocimiento cardiovascular.
- l. La presión arterial, sistólica y diastólica, estará comprendida dentro de los límites normales. El uso de medicamentos destinado a controlar la hipertensión, como no sean aquellos cuyo uso, sea compatible con el ejercicio de las atribuciones correspondientes a la Licencia del Solicitante, es motivo de descalificación.
- m. El sistema circulatorio no presentará ninguna anomalía funcional ni estructural importante. La presencia de varicosidades no será necesariamente eliminatoria.
- n. No existirá ninguna afección pulmonar aguda, ni ninguna enfermedad activa en la estructura de los pulmones, el mediastino o pleura. La radiografía formará parte del reconocimiento médico en todos los casos clínicos dudosos.
- o. El primer examen médico del tórax debe comprender un examen radiográfico y, subsiguientemente, deben efectuarse exámenes médicos similares, a criterio médico.
- p. La enfermedad respiratoria obstructiva crónica será considerada descalificante a menos que la condición de los solicitantes haya sido objeto de investigación y evaluación de conformidad con las mejores prácticas médicas y que se haya estimado que no es probable que interfiera en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a sus licencias y habilitaciones.
- q. Los solicitantes que sufren de asma y que presenten síntomas significativos o que probablemente dé lugar a síntomas que ocasionen incapacidad serán considerados no aptos. El uso de medicamentos para controlar el asma será motivo de descalificación, salvo en el caso de fármacos cuyo uso sea compatible con el uso seguro de las atribuciones que le confiere su licencia.
- r. La espirometría: Cuando este medicamento indicado.
- s. Los casos de tuberculosis pulmonar activa, debidamente diagnosticados, se considerarán como causa de incapacidad. Los casos de lesiones inactivas o cicatrizadas, que se sabe o se presume que son tuberculosas, pueden considerarse admisibles.
- t. Los casos de enfermedad que impliquen deficiencia importante de la función del conducto gastrointestinal y sus anexos, se considerarán como causa de incapacidad.
- u. El solicitante estará completamente exento de hernias que puedan provocar síntomas causantes de incapacidad.
- v. Toda secuela de enfermedad o intervención quirúrgica en cualquier parte del conducto digestivo y sus anexos, que pueda causar incapacidad repentina, especialmente los estrechamientos por retracción o compresión, serán considerados en forma individual.
- w. Los casos de desórdenes del metabolismo, de la nutrición o endocrinas que puedan interferir con el ejercicio de las atribuciones correspondientes a la licencia del solicitante, se consideran como causa de incapacidad.



## Resolución de Junta Directiva No.036

Página No. 16

- x. Los casos comprobados de diabetes sacarina que resulten controlables, sin necesidad de suministrar ningún medicamento antidiabético, se considerarán como aptos. El uso de medicamentos antidiabéticos para el control de la diabetes sacarina es motivo de descalificación excepto, en el caso de los medicamentos por vía oral administrados en condiciones que permitan supervisión y control médico apropiados y que, según dictamen médico acreditado, sean compatibles con el buen desempeño de sus obligaciones.
- y. Los casos de hipertrofia importante localizada o generalizada de las glándulas linfáticas y las enfermedades de la sangre, se considerarán como causa de incapacidad, excepto en los casos en que el dictamen médico acreditado indique que no es probable que la afección afecte el ejercicio de las atribuciones correspondientes a la Licencia del Solicitante.
- z. Cuando los casos mencionados en el numeral anterior, se deben a condiciones pasajeras, se considerarán como causa de incapacidad temporal.
- aa. Los casos que presenten señal de enfermedad orgánica de los riñones, se considerarán como incapacidad temporal. La orina no contendrá ningún elemento anormal que, a juicio del Médico Examinador, sea patológico. Las afecciones de las vías urinarias y de los órganos genitales se considerarán como causa de incapacidad; las producidas por causas transitorias pueden considerarse como causa de incapacidad temporal.
- bb. Toda secuela de enfermedad o de intervenciones quirúrgicas en los riñones y en las vías urinarias que pueda causar incapacidad repentina, especialmente los estrechamientos por compresión o restricción, será eliminatoria. Puede considerarse que no es eliminatoria la nefrectomía compensada, sin hipertensión ni uremia.
- cc. A la persona que solicite por primera vez licencia y cuyos antecedentes clínicos indiquen que ha estado afectada de sífilis, se le exigirá que presente pruebas que convenzan al Médico Examinador de que se ha sometido a un tratamiento adecuado.
- dd. Los solicitantes que son seropositivos con respecto al virus de la inmunodeficiencia humana (VIH) serán considerados no aptos, salvo si de una investigación completa no surge prueba alguna de enfermedades asociadas al VIH que puedan dar lugar a síntomas que causen incapacitación.
- ee. Las solicitantes que sufren de trastornos ginecológicos que probablemente interfieran en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a sus licencias y habilitaciones serán consideradas no aptas.
- ff. Las solicitantes que estén embarazadas serán consideradas no aptas, a menos que la evaluación obstétrica y el control continuo indiquen que el embarazo no presenta riesgos o complicaciones. En el caso de que se presente complicaciones se tomarán precauciones para el retiro oportuno de las funciones de una controladora de tránsito aéreo, u otro personal femenino. La condición de aptitud se mantendrá hasta la trigésima cuarta semana de gestación en caso de no existir complicación.
- gg. Toda afección activa de los huesos, articulaciones, músculos o tendones, y todas las secuelas funcionales graves de enfermedades congénitas o adquiridas, se considerarán como causa de incapacidad. Puede considerarse que no son eliminatorias las consecuencias funcionales de lesiones en los huesos, articulaciones, músculos o tendones y ciertos defectos anatómicos compatibles con el buen desempeño de las obligaciones del Solicitante.
- hh. No existirá:





Resolución de Junta Directiva No.036

Página No. 17

- i. Proceso patológico activo, agudo o crónico, ni en el oído interno, ni en el oído medio.
- ii. Desórdenes permanentes en los aparatos vestibulares. Las condiciones pasajeras se considerarán como causa de incapacidad temporal.
- iii. No existirá ninguna deformidad grave, ni afección aguda o crónica de la cavidad bucal o de los conductos respiratorios superiores.
- iv. Los defectos de articulación en el lenguaje y el tartamudeo son eliminatorios.

**ARTÍCULO NOVENO: MODIFICAR EL APÉNDICE 2 - REQUISITOS PSIQUIÁTRICOS Y DE APTITUD MENTAL del Libro IX - Normas para el Otorgamiento del Certificado Médico Aeronáutico del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:**

#### **APÉNDICE 2 - REQUISITOS PSIQUIÁTRICOS Y DE APTITUD MENTAL**

**a. Requisitos psiquiátricos y de aptitud mental:**

1. Los trastornos mentales y del comportamiento se definen de conformidad con las descripciones clínicas y pautas para el diagnóstico de la Organización Mundial de la Salud, que aparecen en el documento titulado, "Clasificación Estadística Internacional de Enfermedades y problemas relacionados con la Salud" (10 revisión), Clasificación de Trastornos Mentales y del Comportamiento. OMS. 1992; cualquiera de estos diagnósticos es descalificante y requiere de evaluación adicional.
2. El uso de sustancias Psicoactivas y Alcohol, con o sin dependencia son descalificantes. La Unidad de Medicina Aeronáutica puede considerar la certificación, una vez que se cumpla los criterios para reintegración a funciones Aeronáuticas que se establecen en el programa de pruebas de alcohol y drogas, Artículo XIII, numeral XI del Manual de Procedimientos; y
3. Las Pruebas Psicológicas deben ser practicadas por psicólogos delegados de la AAC.
4. Un solicitante con depresión, y que reciba tratamiento con medicamentos antidepresivos, debería considerarse psicofísicamente no apto, a menos que el médico evaluador, al tener acceso a los detalles del caso en cuestión, considere que es improbable que el estado del solicitante interfiera en el ejercicio seguro de las atribuciones que la licencia y la habilitación le confieren. Se deberá certificar mediante un DEME.

(OACI/A.1/AMDT175/C.6/6.3.2.2.1-6.4.2.2.1-6.5.2.2.1)

**b. Requisitos neurológicos:**

1. Un diagnóstico de Epilepsia es descalificante. Uno o más episodios convulsivos después de la edad de cinco (5) años es descalificante. Sin embargo, un solo episodio convulsivo cuando se explique satisfactoriamente que la causa que lo produjo no va a provocar recurrencia y después de una evaluación neurológica completa, puede permitir la certificación; y
2. Traumatismo craneo encefálico, con pérdida del conocimiento o con lesiones que incluyan: fractura del cráneo, lesión meníngea o cerebral pueden ser recertificadas después de una evaluación neurológica completa que podría incluir



evaluación psicológica y cuando el dictamen médico acreditado establezca que no es probable que se afecte la seguridad de vuelo.

3. Las anormalidades electroencefalográficas paroxísticas identificadas previamente deberán ser evaluadas por neurología mediante imagen y un EEG prolongado, no debe existir antecedente de convulsión. Será decisión de la UMAFH la certificación inicial.

**c. Requisitos cardiovasculares:**

1. La Ergometría (prueba de esfuerzo) se requerirá:
  - i. Cuando sea indicado por el médico examinador para determinar signos o síntomas que sugieran enfermedad cardiovascular;
  - ii. Para aclarar un electrocardiograma en reposo requerido por el médico examinador;
  - iii. En la primera evaluación después de los cuarenta (40) años de edad si es requerido por el médico examinador; y
  - iv. A los sesenta (60) años de edad para renovación de un certificado Clase I, si es requerido por el médico examinador.
2. Los límites aceptables de la presión arterial serán 155 mm. la sistólica y 95 mm. en la diastólica con o sin tratamiento;
3. El tratamiento antihipertensivo debe ser evaluado por la Unidad de Medicina Aeronáutica. Los medicamentos aceptados, compatibles con el ejercicio seguro de las atribuciones pueden incluir:
  - i. Diuréticos, exceptuando los que actúan a nivel del asa;
  - ii. Algunos betas bloqueadores, de tipo hidrofílicos;
  - iii. Los inhibidores de la enzima convertidora de angiotensina (ECA);
  - iv. Los antagonistas de los canales lentos del calcio; y
  - v. Será aceptable hasta 3 medicamentos antihipertensivos permitidos, en caso de requerir más requiere aprobación por dictamen médico. Se consideran cada compuesto como un medicamento, aunque este en una sola tableta los 3 o más compuestos antihipertensivos.
4. El solicitante que se haya recuperado satisfactoriamente de un infarto del miocardio, tenga controlado los factores de riesgo y no requiera medicación para la cardiopatía isquémica, o que haya sido sometido a tratamiento quirúrgico (bypass aorto coronario) o angioplastia con o sin implantación de Stent; en plazos máximos de seis (6) meses después del evento, debe pasar pruebas completas que demuestran:
  - i. Ergometría negativa, clínica y eléctricamente;
  - ii. Ecocardiograma que muestre fracción de eyección del ventrículo izquierdo mayor de 50%, sin anomalía significativa de movimiento de la pared, y fracción de eyección del ventrículo derecho normal;
  - iii. Monitoreo electrocardiográfico ambulatorio continuo de 24 horas (Holter), que demuestre un ritmo significativo sin alteraciones en la conducción;
  - iv. En caso necesario una Coronariografía que demuestre menos de un 30% de estenosis en los injertos o en cualquier vaso lejano del infarto miocárdico;
  - v. Seguimiento anual por el cardiólogo, incluyendo una Ergometría/Cintigrafía y una Coronariografía cinco años después de una cirugía de revascularización de ser necesaria;





Resolución de Junta Directiva No.036

Página No. 19

- A. Los solicitantes de un certificado Clase I, que cumplan con esta revisión estarán limitados a solo actividades de vuelo con tripulación múltiple.
  - B. Los poseedores de un certificado Clase II, que cumplan con estas pruebas pueden realizar actividades de vuelo con un piloto habilitado.
    - i. Requiere de evaluación de la documentación por la comisión médica para emisión de certificado médico de excepción.
5. Cualquier afección significativa del ritmo o de la conducción requiere evaluación por el cardiólogo. Se detalla en el Manual de Procedimientos de Medicina Aeronáutica. Ella puede incluir:
- i. Electrocardiograma en reposo y Ergometría;
  - ii. Registro ambulatorio, Holter en 24 horas del electrocardiograma;
  - iii. Eco cardiografía Doppler 2D;
  - iv. Coronariografía;
  - v. Estudio electrofisiológico.
- A. Una extrasístole auricular o de la unión por minuto, o una extrasístole ventricular por minuto en un electrocardiograma basal, puede no requerir evaluación posterior;
6. La utilización de marcapasos es descalificante sin embargo se puede considerar la recertificación por la UMAFH tres meses después de su aplicación, si se determina en la evaluación cardiológica que:
- i. No haya otra afección descalificante;
  - ii. Se ha utilizado un sistema bipolar;
  - iii. El solicitante no es marcapasos dependiente;
  - iv. En la prueba de esfuerzo se ha alcanzado el estadio IV de Bruce o equivalente, sin muestra de anormalidad o evidencia de isquemia;
  - v. Un ecocardiograma sin anormalidad;
  - vi. Un registro Holter no muestra tendencia a presentar taquiarritmia, con o sin síntomas;
  - vii. El seguimiento cada seis (6) meses por el cardiólogo, determina el funcionamiento del marcapaso y monitoreo con Holter.
- A. La recertificación está restringida a la actuación con tripulación múltiple o con un piloto habilitado para Clase II.
- viii. Los soplos cardiacos de origen no determinado requieren una evaluación por el cardiólogo.
- ix. Una válvula aórtica bicúspide, no descalifica en ausencia de otra anomalía cardiaca o aórtica, pero requiere revisión cada dos años con un ecocardiograma.
- x. La estenosis aórtica no descalifica (menos de 25mm/Hg. de presión diferencial). Se puede certificar para operaciones con tripulación múltiple. Anualmente se requerirá ecocardiograma, realizado por un cardiólogo.
- xi. Si existe una insuficiencia aórtica leve, se puede otorgar la certificación, requiere estudio ecocardiográfico cada año por un cardiólogo.
- xii. La estenosis mitral es descalificante.
- xiii. Prolapso mitral / insuficiencia mitral. Un soplo meso sistólico aislado puede ser certificado. Los casos de insuficiencia leve no complicada estarán restringidos a operación con tripulación múltiple. La hipertrofia de



ventrículo izquierdo por sobrecarga de volumen, serán considerados no aptos. Deben ser evaluados cada año por un cardiólogo.

xiv. Los solicitantes que se hayan sometido a cirugía reparadora o sustitutiva de las válvulas cardíacas serán calificados como no aptos. En casos favorables se puede calificar como apto por la UMAFH, después de una evaluación cardiológica completa.

xv. El trasplante cardíaco es descalificante.

d. **Sistema Respiratorio:**

1. Un cociente FEVI/FVC menor del 70% en la espirometría requerirá una evaluación realizada por un especialista en enfermedades respiratorias, para los poseedores de un Certificado de Clase II, un test de flujo-físico menor del 80% del valor normal correspondiente con la edad, sexo y estatura requerirá una evaluación por el neumólogo.

2. Neumotórax espontáneo:

i. Puede aceptarse la certificación después de la completa recuperación de un Neumotórax espontáneo, único y sin secuelas, transcurrido seis (6) meses después del evento con una evaluación respiratoria completa.

ii. La Unidad de Medicina Aeronáutica puede considerar la recertificación para operación con tripulación múltiple, o con piloto habilitado (Clase II) si el solicitante se recupera completamente de un neumotórax espontáneo después de seis (6) semanas. Se puede considerar la rectificación sin restricciones después de un año.

iii. Un neumotórax espontáneo recurrente es descalificante. Se puede considerar la certificación después de una operación quirúrgica con recuperación completa.

iv. La neumonectomía es descalificante.

v. Se describen detalles en Manual de Procedimiento de Medicina Aeronáutica.

e. **Sistema Digestivo:**

1. Dispepsias recurrentes con tratamiento médico requieren evaluación por el especialista, mediante endoscopia y los estudios que se estime necesario.

2. La pancreatitis es descalificante. Se puede considerar la certificación si se elimina la causa o el origen obstructivo.

3. La colé litiasis, múltiple, o única sintomática será descalificante. Se considerará la certificación posterior a una evaluación o tratamiento satisfactorio.

4. La enfermedad inflamatoria crónica intestinal (ileitis regional, colitis ulcerosa, diverticulitis) es descalificante. Se puede considerar la recertificación Clase I y certificación inicial para Clase II si hay una remisión completa y si requieren una medicación mínima.

5. Se describen detalles en Manual de Procedimiento de Medicina Aeronáutica.

f. Enfermedades metabólicas, de la nutrición y endocrinas:

1. Los trastornos funcionales o estructurales metabólicos, nutricionales a endocrinos, que pueden interferir con el ejercicio seguro de las atribuciones de las licencias o habilitaciones son descalificantes.

2. Requieren evaluación y control periódico los trastornos tiroideos, enfermedades de la hipófisis - adenohipofisis y neurohipofisis.





Resolución de Junta Directiva No.036

Página No. 21

3. La glucosuria y niveles anormales de glicemia requieren investigación. La diabetes mellitus tipo 1 es descalificante. Se puede considerar la certificación si se comprueba una tolerancia a la glucosa normal o si la tolerancia disminuida a la glucosa sin secundarismo diabético está completamente controlada con dieta y bajo control.
4. Puede aceptarse el uso de biguanidas en casos seleccionados.
5. Se describen detalles en Manual de Procedimiento de Medicina Aeronáutica.

g. **Sistema Urinario:**

1. Cualquier elemento anormal encontrado en el análisis de orina requiere investigación.
2. Una historia de cólico nefrítico o cálculo asintomático requiere ser evaluado. Mientras se espera la evaluación o tratamiento la Unidad de Medicina Aeronáutica, puede considerar la recertificación con una restricción de operación con tripulación múltiple; (Clase I), para la Clase II, con un piloto habilitado. Se puede considerar la certificación sin restricciones después de un tratamiento satisfactorio. Para los cálculos residuales se puede considerar la recertificación con restricciones. (Tripulación Múltiple).
3. La cirugía mayor urológica será descalificante por un período mínimo de tres meses. La Unidad de Medicina Aeronáutica puede considerar la Certificación si el solicitante está completamente asintomático y hay un riesgo mínimo de complicación secundaria o recurrencia.
4. Hiperplasia prostática benigna no complicada podrá ser certificada con medicamentos que no afecten su función aeronáutica.
5. Se describen detalles en Manual de Procedimiento de Medicina Aeronáutica.

h. **Enfermedades infecciosas:**

1. Los solicitantes que son seropositivos, con respecto al virus de Inmunodeficiencia Humana (VIH) serán considerados no aptos, salvo si de una investigación completa no surge prueba alguna de enfermedades asociadas al VIH que puedan dar lugar a síntomas que causen incapacitación.  
(OACI-A-1/C.6/6.3.2.20.1)
2. Si un solicitante sufre de enfermedad por VIH y se realiza un diagnóstico temprano y manejo activo de la enfermedad con terapia retro viral y reducción de la morbilidad y mejoría del pronóstico, puede ser considerado apto después de una evaluación especializada y el dictamen médico indique que no es probable que ponga en riesgo la seguridad de vuelo.
3. La sífilis aguda es descalificante. Se puede considerar la certificación en el caso de los tratados en forma completa.
4. Se describen detalles en Manual de Procedimiento de Medicina Aeronáutica.

i. **Ginecología y Obstetricia:**

1. La Unidad de Medicina Aeronáutica aprobará la Certificación de solicitantes embarazadas en el periodo comprendido desde el fin de la doce (12) semana hasta el final de la veinte y seis (26) semana de embarazo, después de haber sido evaluada por el obstetra, quien habrá sido notificado de las potenciales complicaciones significativas del embarazo. No se autorizarán las actividades de vuelo solo.



Resolución de Junta Directiva No.036

Página No. 22

2. La lactación normal es compatible con el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a la licencia o habilitación de la solicitante.
  3. La Cirugía Ginecológica mayor es descalificante por un periodo mínimo de tres meses. La Unidad de Medicina Aeronáutica puede considerar una recertificación más temprana si la titular está completamente asintomática, con mínimo riesgo de recurrencia o complicación secundaria.
  4. Se describen detalles en Manual de Procedimiento de Medicina aeronáutica.
- j. Sistema Músculo-esquelético:**
1. La obesidad, o debilidad muscular pueden requerir una prueba médica de vuelo. Debe prestarse una particular atención a los procedimientos de emergencia y evacuación. En la evaluación de la obesidad se tomarán en cuenta las tablas de talla, peso e índice de masa corporal (IMC).
  2. Para considerar la recertificación en caso de deficiencia de miembros con o sin prótesis, se debe cumplir con una prueba médica de vuelo que muestre resultados satisfactorios.
  3. Los solicitantes con enfermedades inflamatorias, infiltrativas, traumáticas o degenerativas del sistema músculo-esquelético, que se encuentran en remisión, sin medicación descalificante pueden ser recertificados una vez sometidos a una prueba médica de vuelo.
  4. Se describen detalles en Manual de Procedimiento de Medicina Aeronáutica.
- k. Otorrinolaringología:**
1. El reconocimiento inicial comprenderá el examen ORL.,
  2. En los exámenes periódicos de renovación todos los casos anormales y dudosos dentro del área ORL. Deben ser consultados a un especialista en otorrinolaringología aceptado por la Unidad de Medicina Aeronáutica.
  3. Una sola perforación seca de la membrana del tímpano no implica necesariamente que ha de considerarse no apto al solicitante. Deben ser consultados a un especialista en otorrinolaringología aceptado por la Unidad de Medicina Aeronáutica.  
(OACI- ANEXO 1/C-6/6.3.2.29.1)
  4. La presencia de nistagmus espontáneo o posicional debe implicar una evaluación vestibular completa realizada por un especialista aceptado por la Unidad de Medicina Aeronáutica. En estos casos no puede ser aceptada ninguna respuesta vestibular, rotacional o respuesta anormal a estímulo calórico.
  5. Se describen detalles en Manual de Procedimiento de Medicina Aeronáutica.

**ARTÍCULO DÉCIMO: MODIFICAR** el APÉNDICE 3 - REQUISITOS PSIQUIÁTRICOS Y DE APTITUD MENTAL del Libro IX - Normas para el Otorgamiento del Certificado Médico Aeronáutico del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:

#### **APÉNDICE 3 - REQUISITOS VISUALES**

- a. Errores de refracción: Se define como error de refracción, la desviación desde la emetropía medida en dioptrías en el meridiano más ametrópico.
- b. La refracción será medida mediante métodos estándares según se describe en el Artículo 2, numeral b y c, Libro IX.





## Resolución de Junta Directiva No.036

Página No. 23

- c. En relación a los errores de refracción, se consideran las siguientes disposiciones:
1. El error de refracción en el reconocimiento inicial no será superior a tres (3) dioptrías, en el caso de los solicitantes que utilicen lentes correctores.
  2. Si el error de refracción está dentro de los rangos +3/-5 dioptrías, se puede considerar la certificación si:
    - i. No se compruebe ninguna patología significativa.
    - ii. La refracción ha permanecido estable por lo menos cuatro años después de los dieciocho (18) años de edad.
    - iii. Se ha considerado la forma de corrección óptima con lentes correctores.
  3. En el solicitante con error de refracción y componente astigmático, el astigmatismo no debe exceder 2.0 dioptrías.
  4. La diferencia en el error de refracción entre los dos ojos (anisometropía), no debe exceder 2.0 dioptrías.
  5. Debe seguirse el desarrollo de la presbiopía en todos los reconocimientos aeromédicos de renovación.
- d. La cirugía refractiva implica incapacitación. Se puede considerar la recertificación para la Clase I, y certificación para la Clase II, tres (3) a seis (6) meses después de la cirugía refractiva, si se comprueba que:
1. El defecto de refracción antes de la cirugía, fuera menor de +5 dioptrías ó -6 dioptrías para la Clase I o no mayor de +5 ó -8 dioptrías para la Clase II;
  2. Se ha conseguido una estabilidad satisfactoria de la refracción (menos de 0.75 de variación diurna, dióptrica a lo largo del día);
  3. No está incrementada la sensibilidad al deslumbramiento;
  4. La visión de contraste se mantiene estable; y
  5. La sensibilidad frente al resplandor esté dentro de límites normales.
- e. Los solicitantes de un certificado inicial Clase I y Clase II, deben ser evaluados mediante un reconocimiento oftalmológico completo por un especialista en oftalmología, o bajo su orientación y supervisión.
- f. En cada reconocimiento de renovación aeromédica debe realizarse una evaluación de la capacidad visual del titular de la licencia y los ojos deben examinarse buscando una posible patología. Todos los casos normales o dudosos deben consultarse con el oftalmólogo.
- g. Un reconocimiento ocular ordinario (MEA) formará parte de todos los exámenes de renovación.
- h. La cirugía de catarata puede considerarse como apto para la certificación de Clase I y II después de una evaluación oftalmológica al cabo de tres (3) meses. Sera evaluado por la UMAFH.
- i. La cirugía de retina y la cirugía de glaucoma serán evaluadas en forma individual por la unidad de medicina aeronáutica.

**ARTÍCULO DÉCIMO PRIMERO: MODIFICAR** el APÉNDICE 5 - TABLAS DE CLASES DE CERTIFICADO MÉDICO del Libro IX - Normas para el Otorgamiento del Certificado Médico Aeronáutico del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:





Resolución de Junta Directiva No.036

Página No. 24

**APÉNDICE 5 - TABLAS DE LAS CLASES DE CERTIFICADOS MÉDICOS**

<b>Si posees</b>	<b>Y el día del examen para tu último certificado</b>	<b>Y te encuentras realizando operaciones que requieran</b>	<b>Entonces tu certificado médico vence, para dicha operación, al finalizar el último día</b>
1) Un certificado médico de primera Clase (Clase I)	Menos de cuarenta (40) años de edad	Una Licencia de transporte de línea aérea	Doce (12) meses después del mes del examen que muestre el certificado médico
	Cuarenta (40) años de edad o mayor	Una licencia de transporte de línea aérea	Seis (6) meses después del mes del examen que muestre el certificado médico
	Cualquier edad	Una licencia comercial.	Doce (12) meses después del mes del examen que muestre el certificado médico.
	Menos de cuarenta (40) años de edad	Una licencia de piloto privado, licencia de alumno piloto aspirante a comercial	Treinta y seis (36) meses después del mes del examen que muestre el certificado médico
	Cuarenta (40) años de edad o mayor	Una licencia de piloto privado	Doce (12) meses después del mes del examen que muestre el certificado médico.
2) Un certificado médico de segunda Clase (Clase II)	Menos de cuarenta (40) años de edad	Una licencia piloto privado o alumno piloto aspirante a privado.	36 meses después del mes del examen que muestre el certificado médico
	Cuarenta (40) años de edad o mayor	Una licencia de piloto privado, licencia de alumno piloto.	Veinticuatro (24) meses después del mes del examen que muestre el certificado médico.
	Sesenta (60) años de edad o Mayor	Una licencia de piloto privado, licencia de alumno piloto.	Doce (12) meses después del mes del examen que muestre el certificado médico
	Cualquier edad	Una licencia de mecánico de a bordo, y navegante.	Doce (12) meses después del mes del examen que muestre el certificado médico.
3) Un certificado médico de tercera Clase (Clase III)	Menos de cuarenta (40) años de edad	Una licencia de controlador de tránsito aéreo.	Treinta y seis (36) meses después del mes del examen que muestre el certificado médico.



Si posees	Y el día del examen para tu último certificado	Y te encuentras realizando operaciones que requieran	Entonces tu certificado médico vence, para dicha operación, al finalizar el último día
	Cuarenta (40) años de edad o mayor	Una licencia de controlador de tránsito aéreo	Doce (12) meses después del mes del examen que muestre el certificado médico.
4) Un certificado médico de tercera Clase	Cualquier Edad	Despachador de Vuelo	Treinta y seis (36) meses después del mes del examen que muestre el certificado médico.
	Cuarenta (40) años de edad o mayor	Una licencia de controlador de tránsito aéreo	Doce (12) meses después del mes del examen que muestre el certificado médico.

**ARTÍCULO DÉCIMO SEGUNDO:** Esta Resolución entrará a regir a partir de su publicación en la Gaceta Oficial.

**FUNDAMENTO DE DERECHO:** Artículo 2; numerales 18 y 30 del Artículo 3; Artículo 20 y numeral 7 del Artículo 21 de la Ley 22 de 29 de enero de 2003.


Dado en la ciudad de Panamá, a los dieciséis (16) días del mes de octubre de dos mil veinticinco (2025).


**COMUNÍQUESE, PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE,**

  
**PRÉSIDENTA DE LA JUNTA DIRECTIVA, ENCARGADA**  
**AZIHRA VALDES**

  
**SECRETARIO EJECUTIVO DE LA JUNTA DIRECTIVA**  
**RAFAEL BÁRCENAS CHIARI**



  
**AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL**  
**SECRETARÍA GENERAL**  
 FIEL COPIA DEL ORIGINAL QUE REPOSA  
 EN LOS ARCHIVOS

Firma:   
 Fecha: 11/09/2025





**RESOLUCIÓN DE JUNTA DIRECTIVA No.037**  
(De 16 de octubre de 2025)

**“Por medio de la cual se aprueban las modificaciones al Libro XIV, Parte I, sobre Requerimiento de Operaciones. Operaciones Regulares y No Regulares Nacionales e Internacionales para Aeronaves de más de 12,500 libras, 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 crea la Autoridad Aeronáutica Civil y deroga el Decreto de Gabinete 13 de 1969*;

Que entre las funciones específicas y privativas que consagra que le consagra la Ley No. 22 de 29 de enero de 2003, *Que crea la Autoridad Aeronáutica Civil y deroga el Decreto de Gabinete 13 de 1969*, de 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, *Que crea la Autoridad Aeronáutica Civil y deroga el Decreto de Gabinete 13 de 1969*, 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 Ley No.22 de 29 de enero de 2003, *Que crea la Autoridad Aeronáutica Civil y deroga el Decreto de Gabinete 13 de 1969*, establece entre las atribuciones del Director General, *“Elaborar los reglamentos y normas de la Autoridad Aeronáutica Civil y presentarlos para la aprobación de la Junta Directiva”*;

Que el Libro del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), objeto a modificaciones es el Libro XIV – Requerimiento de Operaciones, Operaciones Regulares y No Regulares Nacionales e Internacionales para Aeronaves de más de 12,500 libras.

Que la República de Panamá, como Estado contratante de la Organización sobre Aviación Civil Internacional, 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: MODIFICAR** el Artículo 365 del Libro XIV Parte I, sobre Requerimiento de Operaciones. Operaciones Regulares y No Regulares Nacionales e





Resolución de Junta Directiva No.037  
No.2

Internacionales para Aeronaves de más de 12,500 libras, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) el cual quedará así:

**Artículo 365:** Para servir como Instructor o Chequeador de Línea de tripulantes de cabina del Operador y/o Explotador en un programa de instrucción establecido según este capítulo, con respecto al tipo de avión involucrado, cada persona debe:

- (1) Haber sido Aceptado por la AAC, por escrito, como Instructor o Chequeador de Línea de tripulantes de cabina del Operador y/o Explotador;
- (2) Tener como mínimo dos (2) años de jefe de cabina; la AAC puede considerar la experiencia anterior en caso del avión involucrado;
- (3) Ser titular de la licencia de tripulante de cabina emitida conforme a lo requerido en el Libro VII del RACP y las correspondientes habilitaciones;
- (4) Haber completado satisfactoriamente las fases de instrucción apropiadas, incluyendo el entrenamiento recurrente y las evaluaciones pertinentes de aptitud académica y las verificaciones de la competencia apropiadas exigidas para servir como tripulante de cabina.
- (5) Haber completado los requisitos de experiencia reciente;
- (6) Haber completado satisfactoriamente los requisitos de instrucción y verificación prescritos en la Sección Décimo Sexta de este capítulo, exigidos para servir como Instructor o Chequeador de Línea de tripulantes de cabina del Operador y/o Explotador;
- (7) Haber sido aprobado por la AAC para ejercer las funciones de Instructor o chequeadores de Línea de tripulantes de cabina del Operador y/o Explotador.

**ARTÍCULO SEGUNDO: MODIFICAR** el Artículo 378 del Libro XIV Parte I, sobre Requerimientos de Operaciones, Operaciones Regulares y No Regulares Nacionales e Internacionales para Aeronaves de más de 12,500 libras, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP)”, el cual quedará así:

**Artículo 378:** Para servir como instructor tripulante de cabina en un programa de instrucción establecido de acuerdo a este capítulo, con respecto al tipo de avión involucrado, cada persona debe:

- (1) Haber sido designado como instructor por el Operador y/o Explotador por escrito, y poseer, como mínimo, tres (3) años como jefe de cabina en el avión involucrado y a servicio del Operador y/o Explotador; la AAC puede considerar la experiencia anterior en caso del avión involucrado;
- (2) Ser titular de la autorización de tripulante de cabina emitida conforme a lo requerido en el libro VII del RACP y las correspondientes habilitaciones;
- (3) Haber completado los requisitos de experiencia reciente;
- (4) Haber completado satisfactoriamente las fases de instrucción apropiadas para el avión, incluyendo el entrenamiento recurrente y las evaluaciones pertinentes de aptitud académica y las verificaciones de la competencia apropiadas, exigidas para servir como tripulante de cabina, bajo la observación de un Inspector de la AAC;
- (5) Haber completado satisfactoriamente los requisitos de instrucción y verificación prescritos en la Sección Décimo Octava de este capítulo, exigidos para servir como instructor tripulante de cabina;



Resolución de Junta Directiva No.037  
No.3

- (6) Haber sido aprobado por la AAC para ejercer las funciones de instructor tripulante de cabina.

**ARTÍCULO TERCERO:** Esta Resolución entrará a regir a partir de su publicación en la Gaceta Oficial.

**FUNDAMENTO DE DERECHO:** Artículo 2; numerales 18 y 30 del Artículo 3; Artículo 20 y numeral 7 del Artículo 21 de la Ley 22 de 29 de enero de 2003.

Dado en la ciudad de Panamá, a los dieciséis (16) días del mes de octubre de dos mil veinticinco (2025).


**COMUNÍQUESE, PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE,**

  
**PRESIDENTA DE LA JUNTA DIRECTIV, ENCARGADA**  
**AZIHRA VALDES**



  
**SECRETARIO EJECUTIVO DE LA JUNTA DIRECTIVA**  
**RAFAEL BÁRCENAS CHIARI**

 **AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL**  
**SECRETARÍA GENERAL**  
 FIEL COPIA DEL ORIGINAL QUE REPOSA  
 EN LOS ARCHIVOS

Firma:   
 Fecha: 1100 07 2025







**RESOLUCIÓN DE JUNTA DIRECTIVA No. 038  
(De 16 de octubre de 2025)**

**“Por medio de la cual se aprueban las modificaciones al Libro XXXV, Parte I, sobre Diseño de Aeródromos 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 crea la Autoridad Aeronáutica Civil y deroga el Decreto de Gabinete 13 de 1969*;

Que entre las funciones específicas y privativas que consagra la Ley No. 22 de 29 de enero de 2003, *Que crea la Autoridad Aeronáutica Civil y deroga el Decreto de Gabinete 13 de 1969*, de 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, *Que crea la Autoridad Aeronáutica Civil y deroga el Decreto de Gabinete 13 de 1969*, 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 Autoridad Aeronáutica Civil, entre sus funciones que le dicta la Ley No. 22 de 29 de enero de 2003, *Que crea la Autoridad Aeronáutica Civil y deroga el Decreto de Gabinete 13 de 1969*, establece que adopta y aplica a la reglamentación nacional, cuando proceda, las normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI);

Que el Libro del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), objeto a modificaciones es el Libro XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos.

Que la República de Panamá, como Estado contratante de la Organización sobre Aviación Civil Internacional, 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: MODIFICAR** el Artículo 1 del Libro XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:

**Artículo 1:** En el presente Libro, los términos y expresiones indicadas a continuación, tendrán los siguientes significados:

(OACI/A.14/Vol.1/ADM18/C1/1.1)

**Actuación humana.** Capacidades y limitaciones humanas que repercuten en la seguridad y eficiencia de las operaciones aeronáuticas.

**Aeródromo** Área definida de tierra o de agua que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos destinada a la llegada, salida y movimiento de aeronaves, pasajeros o carga en su superficie.

**Aeródromo certificado.** Aeródromo a cuyo operador se le ha otorgado un certificado de aeródromo.

**Aeronave.** Toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra.

**Alcance visual en la pista (RVR).** Distancia hasta la cual el piloto de una aeronave que se encuentra sobre el eje de una pista, puede ver las señales de superficie o las luces que la delimitan o señalan su eje.

**Altitud.** Distancia vertical entre un nivel, punto u objeto considerado como punto, y el nivel medio del mar (MSL).

**Altitud de franqueamiento de obstáculos (OCA) o altura de franqueamiento de obstáculos (OCH).** La altitud más baja o la altura más baja por encima de la elevación del umbral de la pista pertinente o por encima de la elevación del aeródromo, según corresponda, utilizada para respetar los correspondientes criterios de franqueamiento de obstáculos.

**Altura.** Distancia vertical entre un nivel, punto u objeto considerado como punto, y una referencia especificada.

**Altura elipsoidal (altura geodésica):** la altura relativa al elipsoide de referencia, medida a lo largo del normal elipsoidal exterior por el punto en cuestión.

**Altura ortométrica.** Altura de un punto relativa al geoide, que se expresa generalmente como una elevación sobre el nivel medio del mar MSL.

**Anchura exterior entre ruedas del tren de aterrizaje principal (OMGWS).** Distancia entre los bordes exteriores de las ruedas del tren de aterrizaje principal.

**Apartadero de espera.** Área definida en la que puede detenerse una aeronave, para esperar o dejar paso a otras, con el objeto de facilitar el movimiento eficiente de la circulación de las aeronaves en tierra.

**Aproximaciones paralelas dependientes.** Aproximaciones simultáneas a pistas de vuelo por instrumentos, paralelas o casi paralelas, cuando se prescriben mínimos de separación radar entre aeronaves situadas en las prolongaciones de ejes de pista adyacentes.

**Aproximaciones paralelas independientes.** Aproximaciones simultáneas a pistas de vuelo por instrumentos, paralelas o casi paralelas, cuando no se prescriben mínimos de separación radar entre aeronaves situadas en las prolongaciones de ejes de pista adyacentes.





**Área de aterrizaje.** Parte del área de movimiento destinada al aterrizaje o despegue de aeronaves.

**Área de maniobras.** Parte del aeródromo utilizada para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, excluyendo las plataformas.

**Área de movimiento.** Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, integrada por el área de maniobras y las plataformas.

**Área de seguridad de extremo de pista (RESA).** Área simétrica respecto a la prolongación del eje de la pista y adyacente al extremo de la franja, cuyo objeto principal consiste en reducir el riesgo de daños a un avión que efectúe un aterrizaje demasiado corto o un aterrizaje demasiado largo.

**Área de señales.** Área de un aeródromo utilizada para exhibir señales terrestres.

**Aterrizaje interrumpido.** Maniobra de aterrizaje que se suspende de manera inesperada en cualquier punto por debajo de la altitud/altura de franqueamiento de obstáculos (OCA/H).

**Autoridad Aeronáutica Civil.** Es el organismo oficial de la República de Panamá directamente responsable por la regulación de todos los aspectos de la aviación civil.

**Administración aeroportuaria.** La entidad responsable de la administración del aeródromo y reconocida por la AAC.

**Baliza.** Objeto expuesto sobre el nivel del terreno para indicar un obstáculo o trazar un límite.

**Barreta.** Tres o más luces aeronáuticas de superficie, poco espaciadas y situadas sobre una línea transversal de forma que se vean como una corta barra luminosa.

**Base de datos cartográficos de aeródromos (AMDB).** Colección de datos cartográficos de aeródromo organizados y presentados como un conjunto estructurado.

**Calendario.** Sistema de referencia temporal discreto que sirve de base para definir la posición temporal con resolución de un día (ISO 19108\*).

**Calendario gregoriano.** Calendario que se utiliza generalmente; se estableció en 1582 para definir un año que se aproxima más estrechamente al año tropical que el calendario juliano (ISO 19108\*).

*Nota. En el calendario gregoriano los años comunes tienen 365 días y los bisiestos 366, y se dividen en 12 meses sucesivos.*

**Calidad de los datos.** Grado o nivel de confianza de que los datos proporcionados satisfarán los requisitos del usuario de datos en lo que se refiere a exactitud, resolución e integridad.

**Calle de rodaje (TWY).** Vía definida en un aeródromo terrestre, establecida para el rodaje de aeronaves y destinada a proporcionar enlace entre una y otra parte del aeródromo, incluyendo:

- (1) **Calle de acceso al puesto de estacionamiento de aeronave.** La parte de una plataforma designada como calle de rodaje y destinada a proporcionar acceso a los puestos de estacionamiento de aeronaves solamente.
- (2) **Calle de rodaje en la plataforma.** La parte de un sistema de calles de rodaje situada en una plataforma y destinada a proporcionar una vía para el rodaje a través de la plataforma.
- (3) **Calle de salida rápida.** Calle de rodaje que se une a una pista en un ángulo agudo y está proyectada de modo que permita a los aviones que aterrizan virar a



velocidades mayores que las que se logran en otra calle de rodaje de salida y logrando así que la pista esté ocupada el mínimo tiempo posible.

**Certificado de aeródromo.** Certificado otorgado por la AAC de conformidad con las normas aplicables a la operación de aeródromos.

**Clasificación de los datos aeronáuticos de acuerdo con su integridad.** La clasificación se basa en el riesgo potencial que podría conllevar el uso de datos alterados. Los datos aeronáuticos se clasifican como:

- (1) datos ordinarios: muy baja probabilidad de que, utilizando datos ordinarios alterados, la continuación segura del vuelo y el aterrizaje de una aeronave corran riesgos graves que puedan originar una catástrofe;
- (2) datos esenciales: baja probabilidad de que, utilizando datos esenciales alterados, la continuación segura del vuelo y el aterrizaje de una aeronave corran riesgos graves que puedan originar una catástrofe; y
- (3) datos críticos: alta probabilidad de que, utilizando datos críticos alterados, la continuación segura del vuelo y el aterrizaje de una aeronave corran riesgos graves que puedan originar una catástrofe.

**Clave de estado de la pista (RWYC).** Número que describe el estado de la superficie de la pista que se utilizará en el informe del estado de la pista.

*Nota. La clave de estado de la pista tiene por objeto permitir a la tripulación de vuelo calcular la performance operacional del avión. En el Apéndice 9, Capítulo 10 del presente Libro y la Circular Aeronáutica 006-2022 - Guía para la evaluación y notificación del estado de la superficie de la pista, se describen los procedimientos para determinar la clave de estado de la pista.*

**Clave de referencia de aeródromo.** Método simple para relacionar entre sí las numerosas especificaciones relativas a las características de los aeródromos, con el fin de suministrar una serie de instalaciones aeroportuarias que convengan a los aviones que se prevé operarán en ellos.

**Coefficiente de utilización.** El porcentaje de tiempo durante el cual el uso de una pista o sistema de pistas no está limitado por la componente transversal del viento.

**Datos cartográficos de aeródromo (AMD).** Datos recopilados con el propósito de compilar información cartográfica de los aeródromos.

*Nota. Los datos cartográficos de aeródromo se recopilan para diversos fines, por ejemplo, para mejorar la conciencia situacional del usuario, las operaciones de navegación en la superficie y las actividades de instrucción, elaboración de mapas y planificación.*

**Declinación de la Estación:** Variación de alineación entre la radial de cero grados del VOR y el norte verdadero, determinada en el momento de calibrar la estación VOR.

**Densidad de tránsito de aeródromo.**

- (1) **Reducida:** Cuando el número de movimientos durante la hora punta media no es superior a 15 por pista, o típicamente inferior a un total de 20 movimientos en el aeródromo.
- (2) **Media:** Cuando el número de movimientos durante la hora punta media es del orden de 16 a 25 por pista o típicamente entre 20 a 35 movimientos en el aeródromo.
- (3) **Intensa:** Cuando el número de movimientos durante la hora punta media es del orden de 26 o más por pista, o típicamente superior a un total de 35 movimientos en el aeródromo.





*Nota 1. El número de movimientos durante la hora punta media es la media aritmética del año del número de movimientos durante la hora punta diaria.*

*Nota 2. Tanto los despegues como los aterrizajes constituyen un movimiento*

#### **Distancias declaradas.**

- (1) **Recorrido de despegue disponible (TORA).** La longitud de la pista que se ha declarado disponible y adecuada para el recorrido en tierra de un avión que despegue.
- (2) **Distancia de despegue disponible (TODA).** La longitud del recorrido de despegue disponible más la longitud de la zona libre de obstáculos, si la hubiera.
- (3) **Distancia de aceleración-parada disponible (ASDA).** La longitud del recorrido de despegue disponible más la longitud de la zona de parada, si la hubiera.
- (4) **Distancia de aterrizaje disponible (LDA).** La longitud de la pista que se ha declarado disponible y adecuada para el recorrido en tierra de un avión que aterrice.

**Elevación.** Distancia vertical entre un punto o un nivel de la superficie de la tierra y el nivel medio del mar.

**Elevación de aeródromo.** La elevación del punto más alto del área de aterrizaje.

**Evaluación de la seguridad operacional.** Es un estudio detallado que se lleva a cabo cuando existen desviaciones de las normas o cuando hay cambios en los requisitos operacionales de los aeródromos. Adicionalmente al cumplimiento normativo, se considera también la gestión de cualquier riesgo a la seguridad operacional que se extiende más allá del cumplimiento normativo.

**Equipo de Medición Continua del Coeficiente de Fricción (CFME).** Es un equipo autopropulsado o remolcado que distribuye una película de un milímetro de espesor de agua sobre la superficie limpia y seca de la pista y mide el coeficiente de fricción (longitudinal o transversal según el equipo empleado) entre una llanta (o neumático) normalizado y el pavimento.

**Exactitud de los datos.** Grado de conformidad entre el valor estimado o medido y el valor real.

**Exposición Admisible Máxima (MPE).** El nivel máximo de radiación láser internacionalmente aceptado al que pueden estar expuestos los seres humanos sin riesgo de daños biológicos en el ojo o en la piel.

**Faro aeronáutico.** Luz aeronáutica de superficie, visible en todas las direcciones ya sea continua o intermitentemente, para señalar un punto determinado de la superficie de la tierra.

**Faro de aeródromo.** Faro aeronáutico utilizado para indicar la posición de un aeródromo desde el aire.

**Faro de identificación.** Faro aeronáutico que emite una señal en clave, por medio de la cual puede identificarse un punto determinado que sirve de referencia.

**Faro de peligro.** Faro aeronáutico utilizado a fin de indicar un peligro para la navegación aérea.

**Fiabilidad del sistema de iluminación.** La probabilidad de que el conjunto de la instalación funcione dentro de los límites de tolerancia especificados y que el sistema sea utilizable en las operaciones.





**Frangibilidad.** se define como "la propiedad que permite que un objeto de romper, deformar o ceder a una carga de impacto cierto tiempo que absorbe la energía mínima, así como para presentar el riesgo mínimo para las aeronaves."

**Franja de calle de rodaje.** Zona que incluye una calle de rodaje destinado a proteger a una aeronave que esté operando en ella y a reducir el riesgo de daño en caso de que accidentalmente se salga de ésta.

**Franja de pista.** Una superficie definida que comprende la pista y la zona de parada, si la hubiese, destinada a:

- (1) reducir el riesgo de daños a las aeronaves que se salgan de la pista; y
- (2) proteger a las aeronaves que la sobrevuelan durante las operaciones de despegue o aterrizaje.

**Geoide.** Superficie equipotencial en el campo de gravedad de la Tierra que coincide con el nivel medio del mar (MSL) en calma y su prolongación continental.

*Nota.* El geoide tiene forma irregular debido a las perturbaciones gravitacionales locales (mareas, salinidad, corrientes, etc.) y la dirección de la gravedad es perpendicular al geoide en cada punto.

**Haz.** Una colección de rayos que pueden ser paralelos, divergentes o convergentes.

**Hidroplaneo.** Situación en la que la aeronave recorre una superficie cubierta de agua a cierta velocidad originando una pérdida de tracción y control direccional.

**Incursión en pista.** Todo suceso en un aeródromo que suponga la presencia incorrecta de una aeronave, vehículo o persona en el área protegida de una superficie designada para el aterrizaje o despegue de una aeronave.

**Indicador de sentido de aterrizaje.** Dispositivo para indicar visualmente el sentido designado en determinado momento, para el aterrizaje o despegue.

**Índice de clasificación de aeronaves (ACR).** Cifra que indica el efecto relativo de una aeronave sobre un pavimento, para determinada categoría normalizada del terreno de fundación.

*Aplicable a partir del 28 de noviembre de 2026*

*Nota.* El número de clasificación de aeronaves se calcula con respecto a la posición del centro de gravedad (CG), que determina la carga crítica sobre el tren de aterrizaje crítico. Normalmente, para calcular el ACR se emplea la posición más retrasada del CG correspondiente a la masa bruta máxima en la plataforma (rampa). En casos excepcionales, la posición más avanzada del CG puede determinar que resulte más crítica la carga sobre el tren de aterrizaje de proa.

**Índice de clasificación de pavimentos (PCR).** Cifra que indica la resistencia de un pavimento.

*Aplicable a partir del 28 de noviembre de 2026*

**Instalaciones de naturaleza peligrosa.** son todas aquellas que atraen fauna, producen o almacenan materiales inflamables o explosivos, lo que provoca emisiones o reflejos peligrosos, radiación, humo o gases.

**Integridad de los datos (nivel de aseguramiento).** Grado de aseguramiento de que no se ha perdido ni alterado ningún dato aeronáutico ni sus valores después de la iniciación o enmienda autorizada.

**Intensidad efectiva.** La intensidad efectiva de una luz de destellos es igual a la intensidad de una luz fija del mismo color que produzca el mismo alcance visual en idénticas condiciones de observación.

**Intersección de calles de rodaje.** Empalme de dos o más calles de rodaje.



**Irregularidad de la superficie.** Desviaciones aisladas medias de la elevación de la superficie que no están en una pendiente uniforme en alguna sección dada de una pista.

**Letrero.**

- (1) Letrero de mensaje fijo. Letrero que presenta solamente un mensaje.
- (2) Letrero de mensaje variable. Letrero con capacidad de presentar varios mensajes predeterminados o ningún mensaje, según proceda.

**Línea de área de espera de equipos (ESL).** Línea que delimita un área de espera de equipos (ESA).

**Línea de área de estacionamiento de equipos (EPL).** Línea que delimita un área de estacionamiento de equipos (EPA)

**Líneas de área de prohibición de estacionamiento (NPL).** Líneas que delimitan y rellenan (mediante un rayado diagonal) un área de prohibición de estacionamiento.

**Línea de área de restricción de equipos (ERL):** Línea que delimita un área de restricción de equipos (ERA).

**Línea de eje de calle de rodaje (TCL).** Línea que permite al piloto de una aeronave el rodaje seguro por el área de movimiento.

**Línea de seguridad en plataforma (ABL).** Línea que bordea el área destinada al movimiento de las aeronaves (entiéndase calles de rodaje en plataforma y acceso a puesto de estacionamiento) y que la separa de aquellas áreas destinadas a otros propósitos y que pueden contener obstáculos para las aeronaves (puestos de estacionamiento, área de estacionamiento o almacenamiento de equipos).

**Líneas de borde de plataforma.** Doble línea que delimita la superficie de la plataforma apta para soportar el peso de las aeronaves.

**Longitud del campo de referencia del avión.** Longitud de campo mínima necesaria para el despegue con el peso máximo homologado de despegue al nivel del mar, en atmósfera tipo, sin viento y con pendiente de pista cero, como se indica en el correspondiente manual de vuelo de la aeronave, prescrita por la autoridad que otorga el certificado, según los datos equivalentes que proporcione el fabricante del avión. Longitud de campo significa longitud de campo compensado para las aeronaves, si corresponde, o distancia de despegue en los demás casos.

*Nota. compensado y el Manual de aeronavegabilidad (Doc. 9760) contiene referencias detalladas en lo relativo a la distancia de despegue. En la sección 17, Apéndice 2, del presente Libro, se proporciona información sobre el concepto de la longitud de campo*

**Luces de protección de pista.** Sistema de luces para avisar a los pilotos o a los conductores de vehículos que están a punto de entrar en una pista en activo.

**Lugar crítico.** Sitio del área de movimiento del aeródromo donde ya han ocurrido colisiones o incursiones en la pista o donde hay más riesgo de que ocurran, y donde se requiere mayor atención de los pilotos/conductores.

**Luz aeronáutica de superficie.** Toda luz dispuesta especialmente para que sirva de ayuda a la navegación aérea, excepto las ostentadas por las aeronaves.

**Luz de descarga de condensador.** Lámpara en la cual se producen destellos de gran intensidad y de duración extremadamente corta, mediante una descarga eléctrica de alto voltaje a través de un gas encerrado en un tubo.





**Luz fija.** Luz que posee una intensidad luminosa constante cuando se observa desde un punto fijo.

**Margen.** Banda de terreno adyacente a un pavimento, tratada de forma que sirva de transición entre ese pavimento y su franja de seguridad.

**Número de clasificación de aeronaves (ACN).** Cifra que indica el efecto relativo de una aeronave sobre un pavimento, para determinada categoría normalizada del terreno de fundación.

*Nota. El número de clasificación de aeronaves se calcula con respecto a la posición del centro de gravedad (CG), que determina la carga crítica sobre el tren de aterrizaje crítico. Normalmente, para calcular el ACN se emplea la posición más retrasada del CG correspondiente a la masa bruta máxima en la plataforma (rampa). En casos excepcionales, la posición más avanzada del CG puede determinar que resulte más crítica la carga sobre el tren de aterrizaje de proa.  
Aplicable hasta el 27 de noviembre de 2026*

**Número de clasificación de pavimentos (PCN).** Cifra que indica la resistencia de un pavimento para utilizarlo sin restricciones.  
*Aplicable hasta el 27 de noviembre de 2026*

**Objeto extraño (FOD).** Objeto inanimado dentro del área de movimiento que no tiene función operacional o aeronáutica y puede representar un peligro para las operaciones de las aeronaves.

**Objeto frangible.** Objeto de poca masa diseñado para quebrarse, deformarse o ceder al impacto, de manera que represente un peligro mínimo para las aeronaves.

*Nota. En el Libro XXXV - Parte I - Diseño de Aeródromos, Apéndice 7, Capítulo 2 Obstáculos que Deben Ser Frangibles, se da orientación sobre diseño en materia de frangibilidad.*

**Obstáculo.** Todo objeto fijo (ya sea temporal o permanente) o móvil, o partes del mismo, que:

- (1) esté situado en un área destinada al movimiento de las aeronaves en la superficie;  
o
- (2) sobresalga de una superficie definida destinada a proteger las aeronaves en vuelo;  
o
- (3) esté fuera de las superficies definidas y sea considerado como un peligro para la navegación aérea.

**Ondulación Geoidal:** La distancia del geoide por encima (positiva) o por debajo (negativa) del elipsoide matemático de referencia

*Nota. – Con respecto al elipsoide definido del sistema geodésico mundial- 1984 (WGS-84), la diferencia entre la altura elipsoidal y la altura ortométrica en el WGS-84 representa la ondulación geoidal en el WGS-84*

**Operador de aeródromo.** Persona física o jurídica, de derecho público o privado, a la que se le ha otorgado, aún sin fines de lucro, la explotación comercial, administración, mantenimiento y operación de un aeródromo.

**Operaciones paralelas segregadas.** Operaciones simultáneas en pistas de vuelo por instrumentos, paralelas o casi paralelas, cuando una de las pistas se utiliza exclusivamente para aproximaciones y la otra exclusivamente para salidas.

**Pavimento.** Capa o capas de materiales colocadas sobre la subrasante, ya se trate de pavimentos rígidos o flexibles, denominados así, debido a su capacidad de deformación y la forma en que transmiten los esfuerzos a las capas subyacentes.

**Pavimento flexible.** Pavimento compuesto de una serie de capas de resistencia creciente, desde el terreno de fundación hasta la capa de superficie. La estructura mantiene un contacto íntimo con el terreno de fundación, distribuyendo las cargas en éste, y su estabilidad depende del entrelazado del árido, el rozamiento entre partículas y la cohesión.



**Pavimento Rígido.** Pavimento que distribuye las cargas al terreno de fundación y en cuya superficie hay una capa de rodaje compuesta por una losa de hormigón de cemento Portland con resistencia a la flexión relativamente elevada.

**Pista (RWY).** Área rectangular definida en un aeródromo terrestre preparada para el aterrizaje y el despegue de las aeronaves.

**Pista de despegue.** Pista destinada exclusivamente a los despegues.

**Pista de vuelo por instrumentos.** Uno de los siguientes tipos de pista destinados a la operación de aeronaves que utilizan procedimientos de aproximación por instrumentos:

- (1) **Pista para aproximaciones que no son de precisión.** Pista de vuelo servida por ayudas visuales y ayudas no visuales en apoyo de procedimientos de aproximación por instrumentos con mínimos que no estén por debajo de una altura de descenso (MDH) de 75 m (250 pies)
- (2) **Pista para aproximaciones de precisión de Categoría I.** Pista de vuelo servida por ayudas visuales y ayudas no visuales en apoyo de procedimientos de aproximación por instrumentos con una altura de decisión (DH) no inferior a 60m (200 pies).
- (3) **Pista para aproximaciones de precisión de Categoría II.** Pista de vuelo servida por ayudas visuales y ayudas no visuales en apoyo de procedimientos de aproximación por instrumentos con una altura de decisión (DH) no inferior a 30 metros (100 pies)

*Nota 1. Las ayudas visuales no tienen necesariamente que acomodarse a la escala que caracterice las ayudas no visuales que se proporcionen. El criterio para la selección de las ayudas visuales se basa en las condiciones en que se trata de operar.*

*Nota 2. Para más información sobre las operaciones de aproximación por instrumentos y los procedimientos relativos al establecimiento de mínimos de utilización de aeródromos, consúltese el Manual de operaciones Todo Tiempo (Doc. 9365), capítulo 2.*

**Pista de vuelo visual.** Pista destinada a las operaciones de aeronaves que utilicen procedimientos de aproximación visual o que den apoyo a procedimientos de aproximación por instrumentos con mínimos no inferiores a 150m (500 pies) por encima de la elevación del aeródromo.

**Pista para aproximaciones de precisión.** Véase pista de vuelo por instrumentos.

**Pistas para aproximaciones con guía vertical (APV).** – Pistas destinadas a las operaciones de aeronaves que emplean procedimientos de aproximación por instrumentos en el que se utiliza guía lateral y vertical, pero que no satisfacen los requisitos establecidos para las operaciones de aproximación y aterrizaje de precisión.

**Pistas casi paralelas.** Pistas que no se cortan, pero cuyas prolongaciones de eje forman un ángulo de convergencia o de divergencia de 15 grados o menos.

**Pista principal.** Pistas que se utilizan con preferencia a otras, siempre que las condiciones lo permitan.

**Plantaciones:** Gran explotación agrícola o cultivo extensivo de ciertas plantas industriales.

**Plataforma (APN).** Área definida, en un aeródromo terrestre, destinada a dar cabida a las aeronaves para los fines de embarque o desembarque de pasajeros, correo o carga, abastecimiento de combustible, estacionamiento o mantenimiento.

**Plataforma de viraje en la pista.** Una superficie definida en el terreno de un aeródromo adyacente a una pista con la finalidad de completar un viraje de 180° sobre una pista.





**Principios relativos a factores humanos.** Principios que se aplican al diseño, certificación, instrucción, operaciones y mantenimiento aeronáuticos y cuyo objeto consiste en establecer una interfaz segura entre los componentes humano y de otro tipo del sistema mediante la debida consideración de la actuación humana.

**Puesto de estacionamiento de aeronave. Área designada en una plataforma,** destinada al estacionamiento de una aeronave.

**Punto crítico (HOT SPOT).** Sitio del área de movimiento de un aeródromo con antecedentes o riesgo potencial de colisión o de incursión en la pista, y en el que es necesario que pilotos y conductores presten mayor atención.

**Punto de espera de la pista.** Punto designado destinado a proteger una pista, una superficie limitadora de obstáculos o un área crítica o sensible para el sistema ILS, en el que las aeronaves en rodaje y los vehículos se detendrán y se mantendrán a la espera, a menos que la torre de control de aeródromo autorice lo contrario.

**Punto de espera en la vía de vehículos.** Punto designado en el que puede requerirse que los vehículos esperen.

**Punto de espera intermedio.** Punto designado destinado al control del tránsito, en el que las aeronaves en rodaje y los vehículos se detendrán y mantendrán a la espera hasta recibir una nueva autorización de la torre de control de aeródromo.

**Punto de referencia de aeródromo.** Punto cuya situación geográfica designa al aeródromo.

**Rayo láser.** Acrónimo de "amplificación de luz por emisión estimulada por radiación". Un dispositivo que produce un intenso haz direccional y coherente de la luz que su uso puede causar en el espacio aéreo navegable, posibles efectos peligrosos en particular, a los pilotos durante las fases críticas del vuelo, tales como el despegue y aproximación / aterrizaje.

**Referencia (DATUM).** Toda cantidad o conjunto de cantidades que pueda servir como referencia o base para el cálculo de otras cantidades (ISO 19104\*)

**Referencia Geodésica:** conjunto mínimo de parámetros requeridos para definir la ubicación y orientación del sistema de referencia local con respecto al sistema/marco de referencia mundial.

**Salidas paralelas independientes.** Salidas simultáneas desde pistas de vuelo por instrumentos paralelas o casi paralelas.

**Sección de pista.** Segmento de una pista en la que prevalece una pendiente general ascendente, descendente o suave y continúa. La longitud de esta sección generalmente es de 30 a 60 m, o más, dependiendo del perfil longitudinal y de la condición del pavimento.

**Sendas peatonales.** Sendas marcadas para el movimiento seguro de peatones.

**Señal.** Símbolo o grupo de símbolos expuestos en la superficie del área de movimiento a fin de transmitir información aeronáutica.

**Señal de identificación de aeródromo.** Señal colocada en un aeródromo para ayudar a que se identifique el aeródromo desde el aire.

**Servicio de dirección en la plataforma.** Servicio proporcionado para regular las actividades y el movimiento de aeronaves y vehículos en la plataforma.

**Servicios de escala.** Servicios necesarios para la llegada de una aeronave a un aeropuerto y su salida de éste, con exclusión de los servicios de tránsito aéreo.



**Sistema autónomo de advertencia de incursión en la pista (ARIWS).** Sistema para la detección autónoma de una incursión potencial de la ocupación de una pista en servicio, que envía una advertencia directa a la tripulación de vuelo o al operador de un vehículo.

**Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS).** Enfoque sistemático para la gestión de la seguridad operacional que incluye las estructuras orgánicas, la obligación de rendición de cuentas, las políticas y los procedimientos necesarios.

**Sistema de parada.** Sistema diseñado para desacelerar a un avión en caso sobrepaso de pista.

**Superficies limitadoras de obstáculos.** Se denominan superficies limitadoras de obstáculos, a los planos imaginarios, oblicuos y horizontales, que se extienden sobre cada aeródromo y aeropuerto y sus inmediaciones, tendientes a limitar la altura de los obstáculos a la circulación aérea.

**Temperatura Estándar.** A nivel del mar 15°C, descendiendo con un gradiente de -0,065°C por cada metro de Elevación del Aeródromo sobre el nivel del mar.

**Temperatura de referencia.** Es la temperatura media mensual de las máximas temperaturas diarias del mes más caluroso del año. En este documento, el mes que registra la temperatura media más elevada del año.

**Tiempo de conmutación (luz).** El tiempo requerido para que la intensidad efectiva de la luz medida en una dirección dada disminuya a un valor inferior al 50% y vuelva a recuperar el 50% durante un cambio de la fuente de energía, cuando la luz funciona a una intensidad del 25% o más.

**Transporte aéreo público.** Transporte por vía aérea de pasajeros, equipajes, correo y carga, mediante remuneración. Pueden ser internos o internacionales, regulares o no regulares.

**Transporte aéreo regular.** Transporte aéreo entre dos o más puntos, ajustándose a horarios, tarifas e itinerarios predeterminados y de conocimiento general mediante vuelos tan regulares y frecuentes que pueden reconocerse como sistemáticos.

**Umbral (THR).** Comienzo de la parte de pista utilizable para el aterrizaje.

**Umbral desplazado.** Umbral que no está situado en el extremo de la pista.

**Vegetación:** Es el conjunto de plantas o de vegetales que crece sobre una superficie de suelo o en un medio acuático.

**Verificación por redundancia cíclica (CRC).** Algoritmo matemático aplicado a la expresión digital de los datos que proporcionan cierto nivel de garantía contra la pérdida o alteración de los datos.

**Vía de vehículos.** Un camino de superficie establecido en el área de movimiento destinado a ser utilizado exclusivamente por vehículos.

**Zona de parada (SWY).** Área rectangular definida en el terreno situado a continuación del recorrido de despegue disponible, preparada como zona adecuada para que puedan pararse las aeronaves en caso de despegue interrumpido.

**Zona despejada de obstáculos (OFZ).** Espacio aéreo por encima de la superficie de aproximación interna, de la superficie de transición interna, de la superficie de aterrizaje interrumpido y de la parte de la franja limitada por esas superficies, no penetrada por ningún obstáculo fijo salvo uno de masa ligera montado sobre soportes frangibles necesarios para fines de navegación aérea.

**Zonas de protección.** Limitaciones al dominio en beneficio de la navegación aérea:





- (1) Principio. El fraccionamiento de tierras, las modificaciones o ampliaciones de centros poblados y las propiedades vecinas a los aeródromos y aeródromos comprendidos en las zonas de protección que para cada caso establezca la ACC, estarán sujetos a restricciones especiales en lo referente a construcción y mantenimiento de edificaciones, instalaciones y cultivos que puedan afectar la seguridad de las operaciones aeronáuticas.
- (2) Servidumbre. Los planos de zonas de protección de cada aeródromo, incluirán las áreas en que está prohibido levantar cualquier obstáculo de las características indicadas en el Libro XXXV – Parte I Diseño de Aeródromos y documentación relacionada.

**Zona de toma de contacto (TDZ).** Parte de la pista, situada después del umbral, destinada a que las aeronaves que aterrizan hagan el primer contacto en la pista.

**Zona de vuelo crítica de rayos láser (LCFZ).** Espacio aéreo en la proximidad de un aeródromo, pero fuera de la LFFZ en que la radiación queda limitada a un nivel en el que no sea posible que cause efectos de deslumbramiento.

**Zona de vuelo normal (NFZ).** Espacio aéreo no definido como LFFZ, LCFZ o LSFZ pero que debe estar protegido de radiaciones láser que puedan causar daños biológicos a los ojos.

**Zona de vuelo sensible de rayos láser (LSFZ).** Espacio aéreo exterior y no necesariamente contiguo a las LFFZ y LCFZ en que la radiación queda limitada a un nivel en que no sea posible que los rayos enceguezcan o tengan efecto post-imagen.

**Zona de vuelo sin rayos láser (LFFZ).** Espacio aéreo en la proximidad del aeródromo donde la radiación queda limitada a un nivel en que no sea posible que cause interrupciones visuales.

**Zona libre de obstáculos (CWY).** Área rectangular definida en el terreno o en el agua y bajo control de la Autoridad AAC, designada o preparada como área adecuada sobre la cual un avión puede efectuar una parte del ascenso inicial hasta una altura especificada.

**Zona de vuelo protegidas.** Espacio aéreo específicamente destinado a moderar los efectos peligrosos de la radiación por rayos láser.

**ARTÍCULO SEGUNDO: MODIFICAR** el Artículo 2 del XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:

### Sección Segunda

#### Acrónimos

**Artículo 2:** En el presente Libro, los acrónimos indicados a continuación, tendrán los siguientes significados:

**ACN:** Índice de clasificación de aeronaves (Aplicable hasta el 27 de noviembre de 2026)

**ACR:** Índice de Clasificación de aeronaves (Aplicable a partir del 28 de noviembre de 2026)

**AIP:** Publicación de información aeronáutica.

**APAPI:** Indicador Simplificado de trayectoria de aproximación de Precisión.



**aprox.:** Aproximadamente

**ARIWS:** Sistema autónomo de advertencia de incursión en la pista

**ASDA:** Distancia disponible de aceleración-parada

**ATS:** Servicio de tránsito aéreo.

**C:** Grados Celsius

**CBR:** Índice de soporte de California

**Cd:** Candela

**CIE:** Comisión Internacional de Iluminación

**Cm:** Centímetro

**CRC:** Verificación por redundancia cíclica

**DME:** Equipo radio telemétrico

**E:** Modulo de Elasticidad

**FOD:** Objeto extraño

**Ft:** Pie

**GSE:** Equipo auxiliar de tierra

**ILS:** Sistema de aterrizaje por instrumentos

**IMC:** Condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos

**K:** Grados Kelvin

**Kg:** Kilogramo

**Km:** Kilómetro

**km/h:** Kilómetro por hora

**Kt:** Nudo

**L:** Litro

**LCFZ:** Zona de vuelo crítica de rayos láser

**LDA:** Distancia de aterrizaje disponible

**LFFZ:** Zona de vuelo sin rayos láser

**LSFZ:** Zona de vuelo sensible de rayos láser

**m:** Metro

**máx.:** Máximo





**mmm:** Mínimo

**mm:** Milímetro

**MN:** Mega Newton

**MPa:** Mega Pascal

**MSL:** Nivel medio del mar

**NFZ:** Zona de vuelo normal

**NM:** Milla marina

**UN:** No utilizable

**OCA/H:** Altitud/altura de franqueamiento de obstáculos

**OFZ:** Zona despejada de obstáculos

**OLS:** Superficie limitadora de obstáculos

**OMGWS:** Anchura exterior entre ruedas del tren de aterrizaje principal

**PAPI:** Indicador de trayectoria de aproximación de precisión

**PCN:** Numero de clasificación de pavimentos (Aplicable hasta el 27 de noviembre de 2026)

**PCR:** Índice de clasificación de pavimentos (Aplicable a partir del 28 de noviembre de 2026)

**RESA:** Área de seguridad de extremo de pista

**RDRS:** Letrero de distancia remanente de la pista

**SEI:** Salvamento y extinción de incendios

**RVR:** Alcance visual en la pista

**SMS:** Sistema de gestión de la seguridad operacional

**TODA:** Distancia de despegue disponible

**TORA:** Recorrido de despegue disponible

**VMC:** Condiciones meteorológicas de vuelo visual

**VOR:** Radiofaro omnidireccional VHF

**ARTÍCULO TERCERO: MODIFICAR** el Artículo 41 del Libro XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:

**Artículo 41:** El PCR notificado indicará que aeronaves con índice de clasificación de aeronaves (ACR) igual o inferior al PCR notificado podrían operar sobre ese pavimento, a reserva de cualquier limitación con respecto a la presión de los neumáticos, o a la masa total de la aeronave para un tipo determinado de aeronave.

*Nota. Pueden notificarse diferentes PCR si la resistencia del pavimento está sujeta a variaciones estacionales de importancia.*  
(OACII/A.14/Vol.I/ADMT17/C2/2.6.3)



**ARTÍCULO CUARTO: MODIFICAR** el Artículo 76 del Libro XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:

**Artículo 76:** Toda franja que comprenda una pista de vuelo visual se debe extender lateralmente, a cada lado del eje de la pista y de su prolongación, hasta una distancia de por lo menos:

- (1) 75 m cuando el número de clave sea 4;
- (2) 55 m cuando el número de clave sea 3
- (3) 40 m cuando el número de clave sea 2; y
- (4) 30 m cuando el número de clave sea 1.

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C3/3.4.5)

**ARTÍCULO QUINTO: MODIFICAR** el Artículo 87 del Libro XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:

**Artículo 87:** La parte de la franja que contenga una pista de vuelo visual se debe preparar o construir de manera que se reduzca al mínimo los peligros, considerando el avión de diseño en caso de que se salga de la misma, hasta una distancia del eje y de su prolongación de por lo menos:

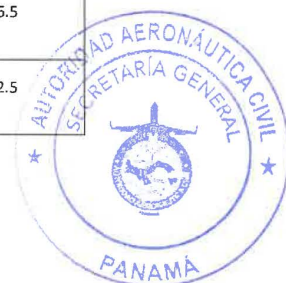
- (1) 75 m cuando el número de clave sea 4;
- (2) 55 m cuando el número de clave sea 3;
- (3) 40 m cuando el número de clave sea 2; y
- (4) 30 m cuando el número de clave sea 1

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C3/3.4.18)

**ARTÍCULO SEXTO: MODIFICAR** la tabla 4-1 del capítulo IV, del Libro XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:

**Tabla 4-1. Distancias mínimas de separación de las calles de rodaje**

Letra de clave	Distancia entre el eje de una calle de rodaje y el eje de una pista (metros)								Distancia entre el eje de una calle de rodaje y el eje de otra calle de rodaje (metros)	Distancia entre el eje de una calle de rodaje que no sea calle de acceso a un puesto de estacionamiento de aeronaves y un objeto (metros)	Distancia entre el eje de una calle de acceso a un puesto de estacionamiento de aeronaves y el eje de otra calle de acceso (metros)	Distancia entre el eje de la calle de acceso a un puesto de estacionamiento de aeronaves y un objeto (metros)
	Pista de vuelo por instrumentos				Pistas de vuelo visual							
	Número de clave				Número de clave							
	1	2	3	4	1	2	3	4				
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)
A	77.5	77.5	-	-	37,5	47,5	-	-	23	15.5	19.5	12
B	82	82	152	-	42	52	67	-	32	20	28.5	16.5
C	88	88	158	158	48	58	73	93	44	26	40.5	22.5





D	-	-	166	166	-	-	81	101	63	37	59.5	33.5
E	-	-	172.5	172.5	-	-	87,5	107,5	76	43.5	72.5	40
F	-	-	180	180	-	-	95	115	91	51	87.5	47.5

**ARTÍCULO SÉPTIMO: MODIFICAR** el Artículo 121 del Libro XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:

**Artículo 121:** La parte central de una franja de calle de rodaje debe proporcionar una zona nivelada a una distancia del eje de la calle de rodaje no inferior a:

- (1) 10.25 m cuando la OMGWS sea hasta 4.5 m (exclusive);
- (2) 11 m cuando la OMGWS sea desde 4.5 m hasta 6 m (exclusive);
- (3) 12.50 m cuando la OMGWS sea desde 6 m hasta 9 m (exclusive);
- (4) 17 m cuando la OMGWS sea desde 9 m hasta 15 m (exclusive); cuando la letra de clave sea D;
- (5) 19 m cuando la OMGWS sea desde 9 m hasta 15 m (exclusive); cuando la letra de clave sea E; y
- (6) 22 m cuando la OMGWS sea desde 9 m hasta 15 m (exclusive); cuando la letra de clave sea F;

*Nota. En el Manual de Diseño de Aeródromos (Doc. 9157), Parte 2, se proporciona orientación sobre la anchura de la parte nivelada de las calles de rodaje.*

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C3/3.11.4)

**ARTÍCULO OCTAVO: ADICIONAR** el Artículo 133A del Libro XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:

**Artículo 133A:** El diseño de las plataformas debería tener en cuenta criterios para la realización de los servicios de escala en condiciones de seguridad, incluidos:

- (1) un espacio suficiente entre puestos de estacionamiento de aeronaves para que el personal y el equipo puedan moverse de manera segura y eficiente;
- (2) señales y letreros de plataforma apropiados e iluminación de plataforma con proyectores adecuada;
- (3) zonas adecuadas de concentración y almacenamiento del equipo auxiliar de tierra (GSE);
- (4) ubicación de los servicios fijos en tierra;
- (5) zonas de almacenamiento para dispositivos de carga unitarizada (ULD);
- (6) rutas adecuadas de acceso y salida para los vehículos de combustible, GSE y emergencia;
- (7) rutas de acceso y salida claramente delimitadas y visibles para público pasajero;
- (8) tecnologías nuevas (puntos de recarga eléctrica, vehículos autónomos, etc.);



- (9) evitar la parte trasera de las calles de servicio de los puestos de estacionamiento de aeronave, siempre que sea posible; y
- (10) medidas adecuadas para proteger a las personas, equipos e infraestructura del chorro de los motores y del torbellino de las hélices.

*Nota. En el Manual de diseño de aeródromos (Doc. 9157), Parte 4 — Ayudas visuales, y el Manual de planificación de aeropuertos (Doc. 9184), Parte 1 — Planificación general figura orientación adicional sobre el diseño y las señales de la plataforma.*

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C3/3.13.2)

**ARTÍCULO NOVENO: MODIFICAR** el Artículo 134 del Libro XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:

**Artículo 134:** El área total de las plataformas debe ser suficiente para permitir el movimiento seguro y rápido del tránsito de aeródromo en los periodos de densidad máxima prevista.

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C3/3.13.3)

**ARTÍCULO DÉCIMO: MODIFICAR** el Artículo 135 del Libro XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:

**Artículo 135:** Toda parte de la plataforma debe poder soportar el tránsito de las aeronaves que hayan de utilizarla, teniendo en cuenta que algunas porciones de la plataforma estarán sometidas a mayor intensidad de tránsito y mayores esfuerzos que la pista como resultado del movimiento lento o situación estacionaria de las aeronaves.

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C3/3.13.4)

**ARTÍCULO DÉCIMO PRIMERO: MODIFICAR** el Artículo 136 del Libro XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:

**Artículo 136:** Las pendientes de una plataforma, comprendidas las de una calle de acceso al puesto de estacionamiento de aeronaves, deben ser suficientes para impedir la acumulación de agua en la superficie, pero sus valores deben mantenerse lo más bajo que permitan los requisitos de drenaje.

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C3/3.13.5)

**ARTÍCULO DÉCIMO SEGUNDO: MODIFICAR** la tabla 4-2 del Libro XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:

Tabla 4-2. Distancias mínimas entre el eje de la pista y un apartadero de espera, un punto de espera de la pista o punto de espera en la vía de vehículos

Tipo de pista	Numero de Clave			
	1	2	3	4





Resolución de Junta Directiva No.038  
Página No.18

Aproximación visual	30 m	40 m	55m	75 m
Aproximación que no es de precisión	40 m	40 m	75 m	75 m
Aproximación de precisión de Categoría I	60 m <sup>b</sup>	60 m <sup>b</sup>	90 m <sup>a,b</sup>	90 m <sup>a,b</sup>
Aproximación de precisión de Categorías II y III	—	—	90 m <sup>a,b</sup>	90 m <sup>a,b</sup>
Pista de despegue	30 m	40 m	55m	75 m

**ARTÍCULO DÉCIMO TERCERO: MODIFICAR** el Artículo 138 del Libro XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:

**Artículo 138:** Un puesto de estacionamiento de aeronaves debe proporcionar los siguientes márgenes mínimos de separación entre la aeronave que entre o salga del puesto y cualquier edificio, aeronave en otro puesto de estacionamiento u otros objetos adyacentes:

Letra de clave	Margen
A	3 m
B	3 m
C	4.5 m
D	7.5 m
E	7.5 m
F	7.5 m

De presentarse circunstancias especiales que lo justifiquen, estos márgenes pueden reducirse en los puestos de estacionamiento de aeronaves con la proa hacia adentro, cuando la letra de clave sea D, E o F:

- (1) entre la terminal, incluido cualquier pasarela fija de embarque de pasajeros y la proa de la aeronave; y
- (2) en cualquier parte del puesto de estacionamiento equipado con guía azimutal proporcionada por algún sistema de guía de atraque visual.

*Nota. En las plataformas, también debe tomarse en consideración la provisión de calles de servicio y zonas para maniobras y depósito de equipo terrestre. Véase el Manual de Diseño de aeródromos (Doc. 9157), Parte 2, que contiene orientación sobre el depósito del equipo terrestre.*

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C3/3.13.7)

**ARTÍCULO DÉCIMO CUARTO: MODIFICAR** el Artículo 163 del Libro XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:

**Artículo 163:** Las pistas no pavimentadas se señalizarán como se indica en el Apéndice 5 - Señalización del Área de Movimiento, Capítulo 6 - Señalización del Área de Movimiento del presente Libro.

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C5/5.2.4.2)

**ARTÍCULO DÉCIMO QUINTO: MODIFICAR** el Artículo 174 del Libro XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:



**Artículo 174:** Se debe disponer de una señal de umbral en las pistas pavimentadas.

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C5/5.2.4.1)

**ARTÍCULO DÉCIMO SEXTO: MODIFICAR** el Artículo 175 del Libro XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:

**Artículo 175:** Cuando el umbral de pista esté desplazado permanentemente o cuando el umbral de pista esté temporalmente desplazado de su posición normal, se debe señalar como se indica en el Apéndice 5 - Señalización del Área de Movimiento, Capítulo 1, Sección 4 del presente Libro.

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C5/5.2.4.9)

**ARTÍCULO DÉCIMO SÉPTIMO: MODIFICAR** el Artículo 246 del Libro XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:

**Artículo 246:** Se debe proporcionar luces indicadoras de calle de salida rápida en las pistas destinadas a utilizarse en condiciones de alcance visual inferiores a un valor de 300 m o cuando haya mucha densidad de tránsito.

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C5/5.3.15.1)

**ARTÍCULO DÉCIMO OCTAVO: MODIFICAR** el Artículo 250 del Libro XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:

**Artículo 250:** Se debe instalar luces de eje de calle de rodaje en las calles de salida de pista, calles de rodaje y plataformas destinadas a ser utilizadas en condiciones de alcance visual inferiores a 300 m de manera que proporcionen una guía continua entre el eje de la pista y los puestos de estacionamiento de aeronaves, pero no será necesario proporcionar dichas luces cuando haya reducida densidad de tránsito y las luces de borde y las señales de eje de calle de rodaje proporcionen guía suficiente.

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C5/5.3.17.1)

**ARTÍCULO DÉCIMO NOVENO: MODIFICAR** el Artículo 252 del Libro XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:

**Artículo 252:** Se debe instalar luces de eje de calles de rodaje en las pistas que formen parte de rutas normalizadas para el rodaje y estén destinadas al rodaje en condiciones de alcance visual en la pista con valores inferiores a 300 m, pero no será necesario proporcionar estas luces cuando haya reducida densidad de tránsito y las luces de borde y las señales de eje de calle de rodaje proporcionen guía suficiente.

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C5/5.3.17.4)

**ARTÍCULO VIGÉSIMO: MODIFICAR** el Artículo 255 del Libro XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:

**Artículo 255:** Se debe instalar luces de eje de calle de rodaje en las pistas que formen parte de rutas normalizadas para el rodaje y destinadas al rodaje en condiciones de alcance visual en la pista inferior a 300 m, deben estar espaciadas a intervalos que no excedan de 15 m.

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C5/5.3.17.20)





Resolución de Junta Directiva No.038  
Página No.20

**ARTÍCULO VIGÉSIMO PRIMERO: MODIFICAR** el Artículo 258 del Libro XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:

**Artículo 258:** Se debe instalar luces de plataforma de viraje para proporcionar una guía continua en las plataformas que se destinan a ser utilizadas en condiciones de alcance visual en las pistas menores de 300 m, para permitir a una aeronave completar un viraje de 180° y alinearse con el eje de la pista.

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C5/5.3.19.1)

**ARTÍCULO VIGÉSIMO SEGUNDO: MODIFICAR** el Artículo 270 del Libro XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:

**Artículo 270:** Salvo si se ha instalado una barra de parada, se debe instalar luces de punto de espera intermedio en los puntos de espera intermedios destinados a ser utilizados en condiciones de alcance visual en la pista inferiores a un valor de 300 m.

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C5/5.3.21.1)

**ARTÍCULO VIGÉSIMO TERCERO: MODIFICAR** el Artículo 286 del Libro XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:

**Artículo 286:** Se debe proporcionar luces de punto de espera en la vía de vehículos en todo punto de espera en la vía asociado con una pista que se prevea utilizar en condiciones de alcance visual en la pista inferior a un valor de 300 m, así como una pista con valores comprendidos entre 300 m y 550 m.

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C5/5.3.28.1, 5.3.28.2)

**ARTÍCULO VIGÉSIMO CUARTO: MODIFICAR** el Artículo 291 del Libro XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:

**Artículo 291:** Los letreros deben ser frangibles. Los que estén situados cerca de una pista o de una calle de rodaje deben ser lo suficientemente bajos como para conservar la distancia de protección respecto a las hélices y las barquillas de los reactores. La altura del letrero instalado no debe sobrepasar la dimensión señalada de la tabla 6-1-2 que se encuentra en el Capítulo 2, Apéndice 6 - Iluminación del Área de Movimiento del presente Libro, excepto en el caso de los letreros de distancia remanente de la pista.

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C5/5.4.1.3)

**ARTÍCULO VIGÉSIMO QUINTO: MODIFICAR** el Artículo 308 del Libro XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:

#### **Letreros de información**

**Artículo 308:** Se debe proporcionar un letrero de información cuando sea necesario desde el punto de vista de las operaciones identificar por medio de un letrero un emplazamiento específico o proporcionar información de encaminamiento (dirección o destino)



(OACI/A.14/Vol.I/ADMT17/C5/5.4.3.1)

*Nota. Véase en la Figura 6-2-2 Sección 2, Capítulo 2, Apéndice 6 - Iluminación del Área de Movimiento del presente Libro, la representación gráfica de los letreros de información.*

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT17/C5/5.4.3)

**ARTÍCULO VIGÉSIMO SEXTO: ADICIONAR** los Artículos 326 A y 326 B, del Libro XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), los cuales quedarán así:

#### **Letreros de fuera de servicio**

**Artículo 326 A:** Se proporcionarán letreros de fuera de servicio cuando sea necesario, desde el punto de vista operacional, para indicar cambios temporales de las distancias declaradas de pista.

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C7/7.4.3.1)

**Artículo 326 B:** Deberían proveerse letreros de fuera de servicio cuando sea necesario, desde el punto de vista operacional, para indicar cambios temporales de las calles de rodaje y plataformas. El Apéndice 6, Capítulo 2, Sección 8 del presente Libro, ofrece mayor información sobre las especificaciones relativas a los letreros de fuera de servicio.

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C7/7.4.3.2)

*Nota 1. Entre los cambios temporales del área de movimiento cabe mencionar la reducción de la longitud de la pista, la reducción de la envergadura máxima permisible, el cierre de la calle de rodaje o cualquier otro cierre del área de movimiento. Los letreros de fuera de servicio proporcionan información relevante a usuarios/as del aeródromo para mantener un nivel aceptable de seguridad operacional durante las operaciones de aeronaves y vehículos, al reducir el riesgo de confusión y aumentar la toma de conciencia respecto a esos cambios temporales.*

*Nota 2. Los letreros de fuera de servicio pueden usarse para indicar áreas temporalmente cerradas o restringidas, así como para proporcionar información sobre las restricciones operacionales a usuarios/as del aeródromo.*

**ARTÍCULO VIGÉSIMO SÉPTIMO: ADICIONAR** el Artículo 326 C, del Libro XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:

#### **Letreros de distancia remanente de la pista**

**Artículo 326 C:** Cuando se proporcionen, los letreros de distancia remanente de la pista (RDRS) se emplazarán a todo lo largo de la misma, con un espaciado longitudinal aproximado de 300 m, paralelos y equidistantes del eje de pista. El Apéndice 6, Capítulo 2, Sección 9 del presente Libro, ofrece mayor información sobre las especificaciones relativas a los letreros de distancia remanente de pista.

*Nota 1. La inclusión de especificaciones detalladas relativas a los letreros de distancia remanente de la pista (RDRS) en esta sección no supone que se tenga que proporcionar un RDRS. El Apéndice 6, Capítulo 2, Sección 9 del presente Libro, figura orientación sobre la necesidad de proporcionar RDRS. En el Manual de diseño de aeródromos (Doc. 9157), Parte 4, figura orientación sobre la instalación de RDRS.*

*Nota 2. Las salidas de pista pueden tener lugar en todas las condiciones de visibilidad o meteorológicas. El uso de RDRS puede formar parte de medidas eficaces de prevención de salidas de*





Resolución de Junta Directiva No.038

Página No.22

*pista. Los RDRS tienen la finalidad de proporcionar a pilotos y pilotos información de la longitud restante hasta el extremo de la pista, a fin de darles una mejor conciencia de la situación y que puedan decidir si comienzan una maniobra de "motor y al aire" o desaceleran hasta alcanzar velocidades más eficientes de rodaje y de salida de la pista. Es esencial que al llegar a una pista con RDRS conozcan la finalidad de estos letreros.*

*Nota 3. Las disposiciones relacionadas con la identificación de los peligros y la gestión de los riesgos de seguridad operacional, incluida la necesidad de evaluación de la seguridad operacional en relación con la seguridad operacional en la pista, están disponibles en los PANS — Aeródromos (Doc. 9981), capítulo 8.*

*Nota 4. Las zonas de umbrales desplazados que se usan para el despegue y/o el rodamiento a continuación del aterrizaje se consideran como parte de la pista para los fines del emplazamiento de los letreros.*

*(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C5/5.4.8.1)*

**ARTÍCULO VIGÉSIMO OCTAVO: MODIFICAR** el Artículo 346 del Libro XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:

#### CAPÍTULO VIII

#### AYUDAS VISUALES INDICADORAS DE ZONAS DE USO RESTRINGIDO

##### Sección Primera

##### Generalidades

**Artículo 346:** Cuando una pista o una calle de rodaje esté cerrada permanentemente en su totalidad o en parte, se borrarán todas las señales normales de pista y de calle de rodaje. El Capítulo 5, Apéndice 5 - Señalización del área de movimiento del presente Libro, ofrece mayor orientación sobre el emplazamiento y características de las señales indicadoras de zonas de uso restringido

*(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C7/7.1.1.1)*

**ARTÍCULO VIGÉSIMO NOVENO: MODIFICAR** el Artículo 347 del Libro XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:

**Artículo 347:** No se harán funcionar los sistemas de la iluminación provistos para la una pista o calle de rodaje que esté cerrada en su totalidad o en parte, a menos que sea necesario para fines de mantenimiento.

*Nota. Los sistemas de iluminación provistos para una pista comprenden los sistemas de luces de aproximación y de pista.*

*(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C7/7.1.1.2)*

**ARTÍCULO TRIGÉSIMO: MODIFICAR** el Artículo 350 del Libro XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:

**Artículo 350:** Las disposiciones relativas de Señales, Luces, Letreros y Balizas; de áreas de fuera de servicio, se establecen en el Apéndice 5 – Señalización del Área de Movimiento y Apéndice 6 – Iluminación del Área de Movimiento, del presente Libro.



Resolución de Junta Directiva No.038  
Página No.23

**ARTÍCULO TRIGÉSIMO PRIMERO: MODIFICAR** el Artículo 363 del Libro XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:

**Artículo 363:** Debe proveerse una fuente secundaria de energía eléctrica capaz de suministrar energía eléctrica en caso de que fallara la fuente principal a las siguientes instalaciones de aeródromo:

- (1) la lámpara de señales y alumbrado mínimo necesario para que el personal de los servicios de control de tránsito aéreo pueda desempeñar su cometido;

*Nota. El requisito de alumbrado mínimo puede satisfacerse por otros medios que no sean la electricidad.*

- (2) todas las luces de obstáculos que, en opinión de la autoridad competente, sean indispensables para garantizar la seguridad de las operaciones de las aeronaves;
- (3) la iluminación de aproximación, de pista y de calle de rodaje, tal como se especifica en el Artículo 362 del presente Libro;
- (4) las luces de pista cerrada, si se proveen de acuerdo con el Apéndice 6, Capítulo 1, Sección 41 del presente Libro y están conectadas con la fuente principal de energía eléctrica;
- (5) el equipo meteorológico;
- (6) la iluminación indispensable para fines de seguridad, si se provee de acuerdo con el Artículo 165, Capítulo V, Sección Vigésima Tercera del Libro XXXV - Parte II - Operaciones de aeródromos;
- (7) equipo e instalaciones esenciales de las agencias del aeródromo que atienden a casos de emergencia;
- (8) iluminación con proyectores de los puestos aislados que hayan sido designados para estacionamiento de aeronaves, si se proporcionan de conformidad con el Artículo 275 del presente Libro; y
- (9) iluminación de las áreas de la plataforma sobre las que podrían caminar los pasajeros.

*Nota. En el Libro XXXIII - Parte I, Capítulo II, Sección Novena, se dan las especificaciones relativas a la fuente secundaria de energía de las radioayudas para la navegación y de los elementos terrestres en los sistemas de comunicaciones.*

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C8/8.1.10)

**ARTÍCULO TRIGÉSIMO SEGUNDO: ADICIONAR** el Artículo 367A del Libro XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:

**Artículo 367A:** Los sistemas eléctricos de los sistemas de suministro de energía y el control de las luces de pista cerrada estarán diseñados de forma que el sistema de iluminación de pista cerrada funcione independientemente de los sistemas de iluminación de pista.

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C8/8.2.4)

**ARTÍCULO TRIGÉSIMO TERCERO: MODIFICAR** el numeral 3 del literal c., de la sección 15, capítulo 1, Apéndice 2, del Libro XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:





**c. Nivelación de las franjas de pista**

- ...
3. La parte de una franja de una pista de vuelo visual debe proveer un área nivelada destinada a las aeronaves para los que está prevista la pista, en el caso de que una aeronave se salga de la misma desde el eje de la pista y de su prolongación hasta una distancia de por lo menos:
- i. 75 m cuando el número de clave sea 4;
  - ii. 55 m cuando el número de clave sea 3;
  - iii. 40 m cuando el número de clave sea 2; y
  - iv. 30 m cuando el número de clave sea 1;

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C3/3.4.9)

**ARTÍCULO TRIGÉSIMO CUARTO: MODIFICAR** el literal e, de la Sección 17, Capítulo 1 del Apéndice 2 del Libro XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), la cual quedará así:

**e. Objetos en las zonas libres de obstáculos.**

Todo objeto situado en una zona libre de obstáculos, que pueda poner en peligro a las aeronaves en vuelo, debe considerarse como obstáculo y eliminarse. Cualquier equipo o instalación requerido para fines de navegación aérea que deba estar emplazado en la zona libre de obstáculos, debe tener la menor masa y altura posibles, ser de diseño y montaje frangibles y situarse de tal modo que el peligro para las aeronaves se reduzca al mínimo.

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT17/C3/3.6.6)

**ARTÍCULO TRIGÉSIMO QUINTO: MODIFICAR** la tabla 4-2-5 del Apéndice 4 del Libro XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), la cual quedará así:

**Tabla 4-2-5 Dimensiones de Superficies Limitadoras de Obstáculos - Plano de Zona de Protección de Aeródromos**

SUPERFICIES <sup>(1)</sup>	VISUAL		IFR NO PRECISIÓN		IFR PRECISIÓN									
					CAT I				CAT II y III					
	Clave de Referencia del Aeródromo													
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	3 y 4	
<b>APROXIMACIÓN</b>														
<b>Primera Sección</b>														
Longitud de borde interior (m)	60	80	110	150	140	140	280	280	140	140	280	280	280	
Distancia desde el umbral (m) <sup>(2)</sup>	30	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	
Divergencia (a cada lado) (%) <sup>(4)</sup>	10	10	10	10	15	15	15	15	15	15	15	15	15	
Longitud (m)	1600	2500	3000	3000	2500	2500	3000	3000	3000	3000	3000	3000	3000	



Pendiente (%)	5	4	3,33	2,5	3,33	3,33	2	2	2,5	2,5	2	2	2
<b>Segunda Sección</b>													
Divergencia (a cada lado) (%) <sup>(4)</sup>	-	-	-	-	-	-	15	15	15	15	15	15	15
Longitud (m)	-	-	-	-	-	-	3600 <sup>(5)</sup>	3600 <sup>(5)</sup>	12000	12000	3600 <sup>(5)</sup>	3600 <sup>(5)</sup>	3600 <sup>(5)</sup>
Pendiente (%)	-	-	-	-	-	-	2,5	2,5	3	3	2,5	2,5	2,50
<b>Sección Horizontal</b>													
Divergencia (a cada lado) (%) <sup>(4)</sup>	-	-	-	-	-	-	15	15	15	15	15	15	15
Longitud (m)	-	-	-	-	-	-	8400 <sup>(5)</sup>	8400 <sup>(5)</sup>	-	-	8400 <sup>(5)</sup>	8400 <sup>(5)</sup>	8400 <sup>(5)</sup>
Desnivel (m) <sup>(6)</sup>	-	-	-	-	-	-	A det.	A det.	A det.	A det.	A det.	A det.	A det.
<b>Longitud total (m)</b>	1600	2500	3000	3000	2500	2500	15000	15000	15000	15000	15000	15000	15000
<b>DE ASCENSO EN EL DESPEGUE</b>													
Longitud de borde interior (m)	60	80	180	180	60	80	180	180	60	80	180	180	180
Distancia desde el umbral opuesto (m)	30	60	60	60	30	60	60	60	30	60	60	60	60
Divergencia (a cada lado) (%) <sup>(4)</sup>	10	10	12,50	12,50	10	10	12,50	12,50	10	10	12,50	12,50	12,50
Ancho final (m)	380	580	1200 <sup>(8)</sup>	1200 <sup>(8)</sup>	380	580	1200 <sup>(8)</sup>	1200 <sup>(8)</sup>	380	580	1200 <sup>(8)</sup>	1200 <sup>(8)</sup>	1200 <sup>(8)</sup>
Longitud (m)	1600	2500	15000	15000	1600	2500	15000	15000	1600	2500	15000	15000	15000
Pendiente (%)	5	4	2	2	5	4	2	2	5	4	2	2	2
<b>APROXIMACIÓN INTERNA</b>													
Longitud de borde interior (m)	-	-	-	-	-	-	-	-	90	90	120 <sup>(9)</sup>	120 <sup>(9)</sup>	120 <sup>(9)</sup>
Distancia desde el umbral (m)	-	-	-	-	-	-	-	-	60	60	60	60	60
Divergencia (a cada lado) (%) <sup>(4)</sup>	-	-	-	-	-	-	-	-	Paralela	Paralela	Paralela	Paralela	Paralela
Longitud (m)	-	-	-	-	-	-	-	-	900	900	900	900	900
Pendiente (%)	-	-	-	-	-	-	-	-	2,5	2,5	2	2	2
<b>TRANSICIÓN INTERNA</b>													
Pendiente (%)	-	-	-	-	-	-	-	-	40	40	33,30	33,30	33,30
<b>ATERRIZAJE INTERRUMPIDO</b>													
Longitud de borde interior (m)	-	-	-	-	-	-	-	-	90	90	120 <sup>(9)</sup>	120 <sup>(9)</sup>	120 <sup>(9)</sup>
Distancia desde el umbral (m)	-	-	-	-	-	-	-	-	(10)	(10)	1800 <sup>(11)</sup>	1800 <sup>(11)</sup>	1800 <sup>(11)</sup>
Divergencia (a cada lado) (%) <sup>(4)</sup>	-	-	-	-	-	-	-	-	10	10	10	10	10
Pendiente (%)	-	-	-	-	-	-	-	-	4	4	3,33	3,33	3,33
<b>TRANSICIÓN</b>													
Pendiente (%)	20	20	14,3	14,3	20	20	14,3	14,3	14,3	14,3	14,3	14,3	14,3
<b>HORIZONTAL INTERNA</b>													
Altura (m)	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
Radio (m)	2000	2500	4000	4000	3500	3500	4000	4000	3500	3500	4000	4000	4000





CÓNICA													
Pendiente (%)	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
Altura (m)	35	55	75	100	60	60	75	100	60	60	100	100	100

**ARTÍCULO TRIGÉSIMO SEXTO: MODIFICAR** la sección 4 Capítulo I del Apéndice 5 del Libro XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), la cual quedará así:

#### Sección 4. Señal de umbral

- Las fajas de señal de umbral deben empezar a 6 m del umbral.  
(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C5/5.2.4.3)
- Una señal de umbral de pista consistirá en una configuración de fajas longitudinales de dimensiones uniformes, dispuestas simétricamente con respecto al eje de la pista.
- El número de fajas debe estar de acuerdo con la anchura de la pista indicado en **Tabla 5-1-1**:

**Tabla 5-1-1. Numero de fajas de umbral de pista**

Ancho de la pista	Numero de fajas
18 m	4
23 m	6
30 m	8
45 m	12
60 m	16

- Salvo en las pistas para aproximaciones que no sean de precisión y en pistas de vuelo visual de 45m o más de ancho, las fajas pueden tener la **Configuración C** como se en la **Figura 5-1-4**.  
(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C5/5.2.4.4)
- Las fajas se deben extender lateralmente hasta un máximo de 3m del borde de la pista, o hasta una distancia de 27m a cada lado del eje de la pista, eligiéndose de estas dos posibilidades la que dé la menor distancia lateral.
  - Cuando la señal designadora de pista esté situada dentro de la señal del umbral, debe haber por lo menos tres fajas a cada lado del eje de la pista.
  - Cuando la señal designadora de pista esté situada más allá de la señal de umbral, las fajas se deben extender lateralmente a través de la pista.
  - Las fajas tendrán por lo menos 30m de longitud y 1,80m aproximadamente de ancho, con una separación entre ellas de 1,80m aproximadamente simétricas y uniformes; pero en el caso de que las fajas se extiendan lateralmente a través de una pista, se utilizará un espaciado doble para separar las dos fajas más próximas al eje de la pista, y cuando la señal designadora esté situada dentro de la señal de umbral, este espacio será de 22,5m.  
(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C5/5.2.4.5)

- Faja transversal



Cuando el umbral, esté desplazado del extremo de la pista o cuando el extremo de la pista no forme ángulo recto con el eje de la misma, se debe añadir una faja transversal a la señal de umbral, según se indica en la **Figura 5-1-5 (B)** La faja transversal debe tener 1,80m de ancho.

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C5/5.2.4.6 y 5.2.4.7)

g. Flechas

1. Cuando el umbral de pista esté desplazado permanentemente se deben disponer de la demarcación obligatoria de flechas en la parte de la pista delante del umbral desplazado, de acuerdo con las **Figuras 5-1-5 (B)**.

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C5/5.2.4.8)

2. Cuando el umbral de pista esté temporalmente desplazado de su posición normal, se debe señalar como se indica en la **Figura 5-1-5 (A) o (B)**, y se deben cubrir todas las señales situadas antes del umbral desplazado con excepción de las de eje de pista, que se convertirán en flechas.

*Nota 1. En el caso en que un umbral esté temporalmente desplazado durante un corto período solamente, ha dado resultados satisfactorios utilizar balizas con la forma y color de una señal de umbral desplazado en lugar de pintar esta señal en la pista.*

*Nota 2. Cuando la parte de la pista situada delante de un umbral desplazado no sea adecuada para movimiento de aeronaves en tierra, puede ser necesario proveer señales de zona cerrada en Pistas y calles de rodaje cerradas en su totalidad o en parte.*

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C5/5.2.4.9)

**ARTÍCULO TRIGÉSIMO SÉPTIMO: MODIFICAR** las figuras 5-2-18 y 5-2-21 e incluir la 5-2-21 A en la sección 11 del Apéndice 5 del Libro XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), lo cual quedará así:

**Sección 11. Identificación de puesto de estacionamiento en la señal de entrada.**

Indica, sobre la línea de entrada al puesto de estacionamiento, la designación del puesto al que se accede. La identificación se orientará como se muestra en las **Figuras 5-2-18 al 5-2-21** y se utilizarán los caracteres indicados en la Figura 5-2-21 A.

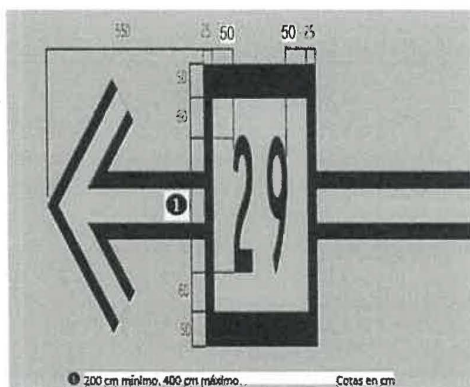


Figura 5-2-18. Puestos de estacionamiento con una dirección única de rodaje hacia el puesto.





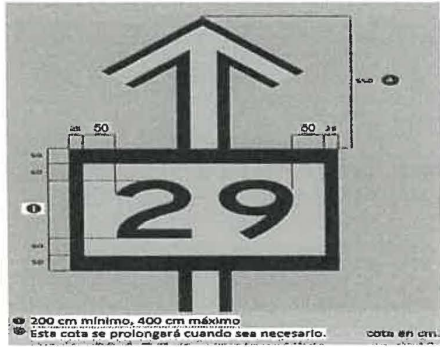


Figura 5-2-21. Identificación de puesto de estacionamiento con dos direcciones de rodajes hacia el puesto.

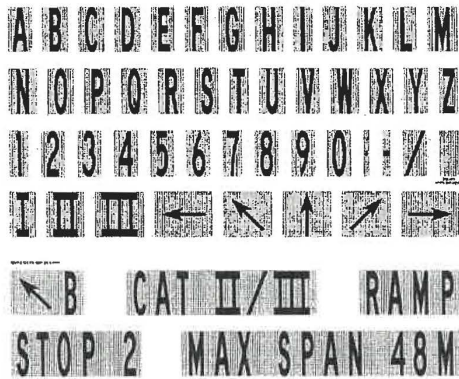


Figura 5-2-21 A. Caracteres para las señales de información en calles de rodaje y plataforma

*Nota.* - En esta figura se muestra el tipo de carácter normativo para señales de información en calles de rodaje y plataforma detallándose la forma y proporciones de las letras, números y símbolos en una retícula de 20cm. La retícula en la que se inscribe cada carácter permite realizar las plantillas de pintura mediante la ampliación de los caracteres a las distintas alturas indicadas para cada tipo de señal, manteniendo siempre las proporciones establecidas. La figura muestra ejemplos de la forma de componer distintos mensajes. No se utilizará ningún otro tipo de carácter ni forma de composición.

**ARTÍCULO TRIGÉSIMO OCTAVO: ADICIONAR** los literales e, f y la tabla 5-2-1, en la sección 18 del Apéndice 5 el Artículo del Libro XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), lo cual quedará así:

e. El tamaño del texto debe ir en función de la aeronave crítica a que se destina la señal o grupo de señales, de acuerdo con la Tabla 5-2-1 y se utilizarán los caracteres de la forma y proporciones que se indican en la **Figura 5-2-21A**.

f. Cuando el contraste entre el fondo de la señal y la superficie del pavimento es insuficiente, la señal incluirá un borde amarillo de 25 cm.

Letra de Clave	Tamaño del texto (h)	a	b	c
A, B,	75 cm	95	10	25
C	100 cm	126	13	33
D, E.	150 cm	190	20	50

Tabla 5-2-1. Tamaño del texto de la Señal de designación.



**ARTÍCULO TRIGÉSIMO NOVENO: MODIFICAR** la sección 24 del Apéndice 5 del Libro XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), la cual quedará así:

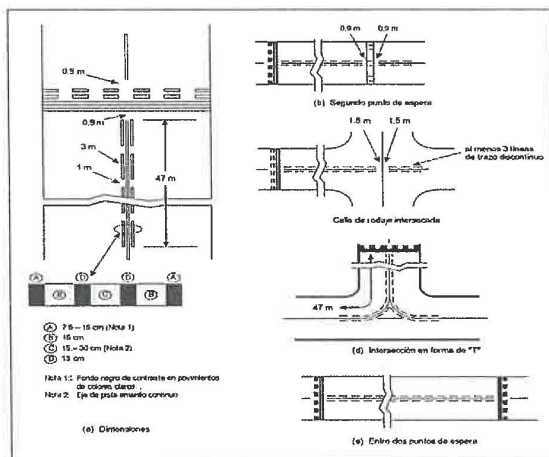
**Sección 24. Señales para tipos básicos de puestos de estacionamiento**

- a. El diseño de los puestos de estacionamiento debe considerar como mínimo las dimensiones de los puestos de estacionamiento para la entrada y salida recta de la aeronave presentados en la Tabla 5-2-2:
- b. Cuando las ERA/ASA diseñadas, no permitan el posicionamiento correcto de los vehículos de servicio, vehículos de combustible y autobuses para transporte de pasajeros, se debe aumentar el tamaño de la ERA/ASA, o diseñar las ESA lateralmente a la parte delantera del estacionamiento para facilitar las maniobras.

Tipo	Aeronaves	Longitud (m)	Anchura (m)
I	B-744, B-747, A-340	80,5	80
II	MD-11, DC-10,DC-8/63	71,5	67
III	B-763, B-767, B-707, L-1011, IL-62, A-300, A-310, DC-8/53	65	63
IV	B-757, TU-154	57,5	53
V	B-727, MD-81 a 83 y 88	54,5	44
VI	MD-87, A-320, TU-134, B-737/600 a 800	46,5	44
VII	DC-9, B-737/100 A 500, F-100, Bae 143, F-28, F-27, BA-111, Bae 146/200 y 300	44,5	39
VIII	ATR-72, ATR-42, CN-235, Bae-146/100	34,5	37

**Tabla 5-2-2. Dimensiones de los puestos de estacionamiento**

**ARTÍCULO CUADRAGÉSIMO: MODIFICAR** la figura 5-3-4 del Capítulo 3, Apéndice 5, del Libro XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), la cual quedará así:



**Figura 5-3-4. Señal mejorada de eje de calle de rodaje**





**ARTÍCULO CUADRAGÉSIMO PRIMERO: MODIFICAR** los numerales 3, 8 y la figura 5-4-5 del Capítulo 4, Apéndice 5, del Libro XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), los cuales quedarán así:

...

3. Las señales con instrucciones obligatorias en calles de rodaje se colocarán:
  - i. cuando la OMGWS sea hasta 9m (exclusive), transversalmente en la calle de rodaje centrada en el eje y en el lado de espera de la señal de punto de espera de la pista, como se muestra en la *Figura 5-4-5 (A)*.
  - ii. Cuando la OMGWS sea desde 9 m hasta 15 m (exclusive), a ambos lados de la señal de eje de calle de rodaje y en el lado de espera de la señal de punto de espera en la pista, como se muestra en la *Figura 5-4-5 (B)*.
  - iii. La distancia entre el borde más próximo de la señal con instrucciones obligatorias y la señal de punto de espera de la pista o la señal de eje de calle de rodaje debe ser por lo menos 1 m.  
 (OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C5/5.2.16.3 y 5.2.16.4)

...

8. La altura de los caracteres debe ser de 4m en las inscripciones cuando la OMGWS sea desde 6 m hasta 15 m (exclusive) y de 2m cuando la OMGWS sea hasta 6 m (exclusive). Las inscripciones se deben ajustar a la forma y proporciones que se ilustran en el ADJUNTO B.  
 (OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C5/5.2.16.9)

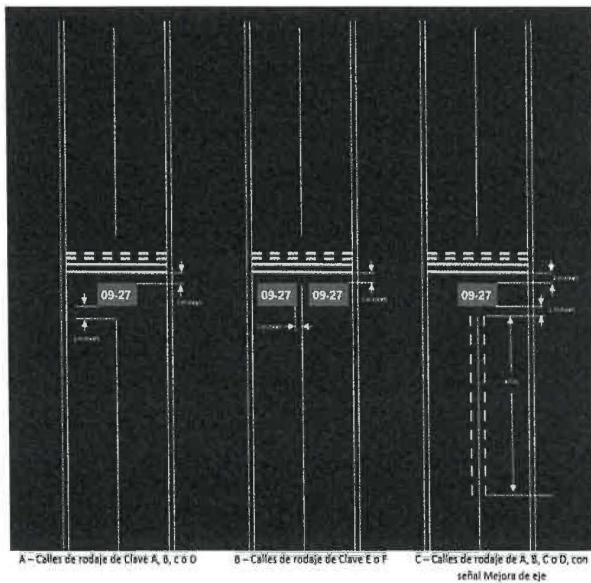


Figura 5-4-5 - Señal con instrucciones obligatorias

**ARTÍCULO CUADRAGÉSIMO SEGUNDO: MODIFICAR** el numeral 4 de la sección 3, Capítulo 4, Apéndice 5, del Libro XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:



4. Las dimensiones de las señales deben ser las que se especifican en la **Figura 5-4-7**. Los caracteres deben ser de la forma y proporciones que se indican en la **Figura 5-2-21A**.

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C5/5.2.17.8)

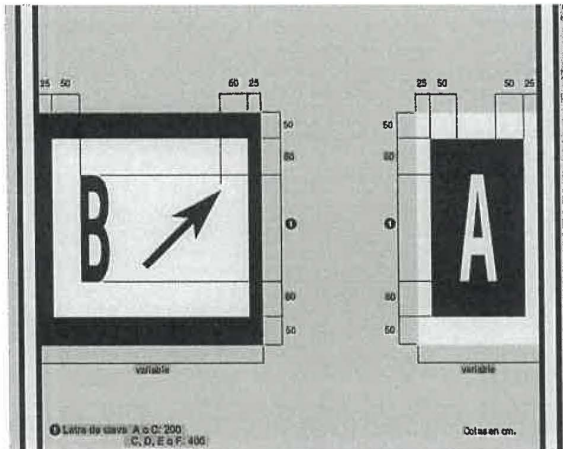


Figura 5-4-7. Configuración y dimensiones de las señales de información (dirección / emplazamiento) en las calles de rodaje

**ARTÍCULO CUADRAGÉSIMO TERCERO: ADICIONAR** el texto de la Sección 1 Generalidades del capítulo 5, Apéndice 5, del Libro XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:

## CAPÍTULO 5

### SEÑALES INDICADORAS DE ZONAS DE USO RESTRINGIDO

#### Sección 1. Generalidades

Cuando una pista o una calle de rodaje cerrada o parte de una pista o de calle de rodaje cerrada esté cortada por una pista o por una calle de rodaje que pueda utilizarse de noche, además de las señales de zona cerrada, como se especifica en la sección 2 y sección 3 de este capítulo, se dispondrán luces de área fuera de servicio a través de la entrada del área cerrada, a intervalos que no excedan de 3 m. (Véase la sección 42, Capítulo 1, Apéndice 6 del presente Libro)

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C7/7.1.1.3)

**ARTÍCULO CUADRAGÉSIMO CUARTO: ADICIONAR** la Sección 2 del Capítulo 5, Apéndice 5, del Libro XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), la cual quedará así:

#### Sección 2. Señal de pista cerrada

- a. Se dispondrá una señal de pista cerrada en una pista o en una parte de la pista o de la calle de rodaje, que esté cerrada permanentemente para todas las aeronaves.

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C7/7.1.2.1)

- b. Debería disponerse una señal de pista cerrada en una pista o calle de rodaje, o en una parte de la pista que esté temporalmente cerrada, si bien esa señal puede omitirse



cuando el cierre sea de corta duración y los servicios de tránsito aéreo den una advertencia suficiente.

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C7/7.1.2.2)

- c. Se dispondrá una señal de pista cerrada en cada extremo de la pista o parte de la pista declarada cerrada y se dispondrán señales complementarias de tal modo que el intervalo máximo entre dos señales sucesivas no exceda de 300 m.

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C7/7.1.2.3)

- d. La señal de pista cerrada será blanca y tendrá la forma y las proporciones especificadas en la ilustración a) de la figura 5-5-1

*Nota 1. Cuando una zona esté cerrada temporalmente, pueden utilizarse barreras frangibles o señales en las que se utilicen materiales que no sean simplemente pintura para indicar el área cerrada, o bien pueden utilizarse para indicar dicha área otros medios adecuados.*

*Nota 2. En los PANS-Aeródromos (Doc. 9981) se especifican procedimientos relativos a la planificación, coordinación, control y gestión vigilancia de la seguridad operacional de las obras en curso en el área de movimientos.*

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C7/7.1.2.4)

**ARTÍCULO CUADRAGÉSIMO QUINTO: ADICIONAR** la Sección 3 del Capítulo 5, Apéndice 5, del Libro XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), la cual quedará así:

### **Sección 3. Señal de calle de rodaje cerrada**

- a. Se dispondrá una señal de calle de rodaje cerrada en una calle de rodaje, o en una parte de la calle de rodaje, que esté cerrada permanentemente para todas las aeronaves.

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C7/7.1.3.1)

- b. Debería disponerse una señal de calle de rodaje en una calle de rodaje, o en una parte de la calle de rodaje, que esté temporalmente cerrada, si bien esa señal puede omitirse cuando el cierre sea de corta duración y los servicios de tránsito aéreo den una advertencia suficiente.

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C7/7.1.3.2)

- c. En una calle de rodaje cerrada se dispondrá una señal por lo menos en cada extremo de la calle de rodaje o parte de la calle de rodaje que esté cerrada.

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C7/7.1.3.3)

- d. La señal de calle de rodaje cerrada será amarilla y tendrá la forma y las proporciones especificadas en la ilustración b) de la figura 5-5-1.

*Nota 1. Cuando una zona esté cerrada temporalmente, pueden utilizarse barreras frangibles o señales en las que se utilicen materiales que no sean simplemente pintura para indicar el área cerrada, o bien pueden utilizarse para indicar dicha área otros medios adecuados.*

*Nota 2. En los PANS-Aeródromos (Doc. 9981) se especifican procedimientos relativos a la planificación, coordinación, control y gestión de la seguridad operacional de las obras en curso en el área de movimientos.*





(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C7/7.1.3.4)

**ARTÍCULO CUADRAGÉSIMO SEXTO: MODIFICAR** la Sección 2 del Capítulo 5, Apéndice 5, del Libro XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), reenumerándola a Sección 4, la cual quedará así:

**Sección 4. Superficies no resistentes**

...

**ARTÍCULO CUADRAGÉSIMO SÉPTIMO: MODIFICAR** la Sección 3 del Capítulo 5, Apéndice 5, del Libro XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), reenumerándola a Sección 5, la cual quedará así:

**Sección 5. Área anterior al umbral**

...

**ARTÍCULO CUADRAGÉSIMO OCTAVO: MODIFICAR** la Sección 4 del Capítulo 5, Apéndice 5, del Libro XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), reenumerándola a Sección 6, la cual quedará así:

**Sección 6. Áreas fuera de servicio**

- a. **Aplicación.** Cuando se requiera desde el punto de vista operacional, los letreros de fuera de servicio deberían complementarse con señales de fuera de servicio sobre la superficie del pavimento.  
(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C7/7.4.1.1)
- b. Cuando no sea posible instalar un letrero de fuera de servicio conforme a la sección 8, Capítulo 2, Apéndice 6 del presente Libro, se colocará una señal de fuera de servicio en la superficie del pavimento.  
(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C7/7.4.1.2)
- c. **Emplazamiento.** La señal de fuera de servicio debería disponerse transversalmente en la superficie de la calle de rodaje o plataforma donde fuese necesaria y emplazarse de manera que pueda leerse desde el puesto de pilotaje de una aeronave que se aproxime.  
(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C7/7.4.1.3)
- d. **Características.** Las señales de fuera de servicio consistirán en inscripciones en negro sobre fondo naranja.  
(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C7/7.4.1.4)
- e. Las inscripciones deberían ser de la forma y proporciones que se indican en el ADJUNTO C, Apéndice 6 del presente Libro.  
(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C7/7.4.1.5)
- f. El fondo debería ser rectangular y extenderse un mínimo de 0,5 m lateral y verticalmente más allá de los extremos de la inscripción.  
(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C7/7.4.1.6)

**ARTÍCULO CUADRAGÉSIMO NOVENO: MODIFICAR** el literal a. de la Sección 3 del Capítulo 6, Apéndice 5, del Libro XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:



**Sección 3. Señal de umbral / extremo de pista sin pavimentar**

- a. Se deben instalar señales de umbral / extremo en las pistas sin pavimentar, para definir claramente el comienzo y el fin de pista.

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C5/5.2.4.2)

...

**ARTÍCULO QUINCUGÉSIMO: MODIFICAR** la sección 4 del Adjunto C del Apéndice 5, del Libro XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), la cual quedará así:

**Sección 4. Tipos de pinturas**

- a. Existen diversos tipos de pintura que han demostrado ser aceptables para las señales en los pavimentos, sin embargo, para las señales de aeródromo se han elaborado específicamente dos tipos de pintura:

1. Pintura a base de aceite (alkyd)
2. Pintura a base de agua, como agente de emulsión.

- b. Ambos tipos de pinturas para señales de aeródromo son ordinariamente apropiados para superficies de pavimento de hormigón de cemento portland (rígido), de hormigón de cemento asfáltico bituminoso (flexible) y para las áreas previamente pintadas de esas superficies.

- c. La pintura a base de agua como agente de emulsión quizás sea preferible en superficies pavimentadas que no se han curado completamente, especialmente de asfalto, porque dan mejores resultados frente al sangrado.

- d. Es posible que algunos tipos de pinturas den resultados satisfactorios en una superficie y no en otras.

- e. Se utilizan también pinturas negras con base de aceite en algunos aeródromos con pavimento de color ligero, como borde alrededor de las señales para que resalten mejor.

- f. El tiempo de secado es muy importante en la aplicación de pintura en las señales sobre las superficies de pavimento, estas pinturas podrán también clasificarse según el tiempo necesario de secado:

1. secado estándar (convencional) - 7 minutos o más;
2. secado semi-rápido - de 2 a 7 minutos;
3. secado rápido - de 30 a 120 segundos; y
4. secado instantáneo - menos de 30 segundos.

**ARTÍCULO QUINCUGÉSIMO PRIMERO: MODIFICAR** la sección 6 del Adjunto C del Apéndice 5, del Libro XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), la cual quedará así:

**Sección 6. Coeficiente de rozamiento**

- a. Ambos tipos de pintura, descritos en la sección 4 de este Adjunto, proporcionan coeficientes de rozamiento adecuados, ya sea sobre superficies de hormigón de cemento portland, sobre superficies de hormigón de cemento bituminoso y, en general, dan lugar a una buena eficacia de frenado.

- b. Si se requiere que en las áreas con señales se cuente con mejores características antideslizantes, como puede ser el caso cuando hayan de proporcionarse señales



reflectantes, se ha demostrado que son eficaces el óxido de aluminio calcinado y trozos de vidrio angulosos de un tamaño que pase por cribas con una malla de 150 micrómetros y, con tal de que menos del 5% sea retenido por cribas cuya malla sea de 45 micrómetros.

c. Deberían seguirse las instrucciones del fabricante de la pintura respecto a la cantidad de aditivo y a los procedimientos para preparar la mezcla.

**ARTÍCULO QUINCUAGÉSIMO SEGUNDO: MODIFICAR** la Nota de la Sección 2, Capítulo 1 del Apéndice 6, del Libro XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), la cual quedará así:

**Sección 2. Intensidad de las luces y su control**

*Nota. - En el crepúsculo o cuando hay poca visibilidad durante el día, las luces pueden ser más eficaces que las señales. Para que las luces sean eficaces en tales condiciones o en condiciones de mala visibilidad durante la noche, tienen que ser de intensidad adecuada. A fin de obtener la intensidad necesaria, es preciso generalmente que la luz sea direccional, que sea visible dentro de un ángulo apropiado y que esté orientada de manera que satisfaga los requisitos de operación. El sistema de iluminación de la pista tiene que considerarse en conjunto, para cerciorarse de que las intensidades relativas de las luces están debidamente adaptadas para el mismo fin y se mantienen con el tiempo. [Véanse el Adjunto K, del presente Apéndice sobre intensidad. En el Manual de diseño de aeródromos (Doc. 9157), Parte 4, se ofrecen orientaciones sobre los criterios de mantenimiento para las luces aeronáuticas de superficie y sobre el uso de una norma para el emplazamiento].*

**ARTÍCULO QUINCUAGÉSIMO TERCERO: MODIFICAR** la figura 6-1-8, de la Sección 7, Capítulo 1, Apéndice 6, del Libro XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), la cual quedará así:

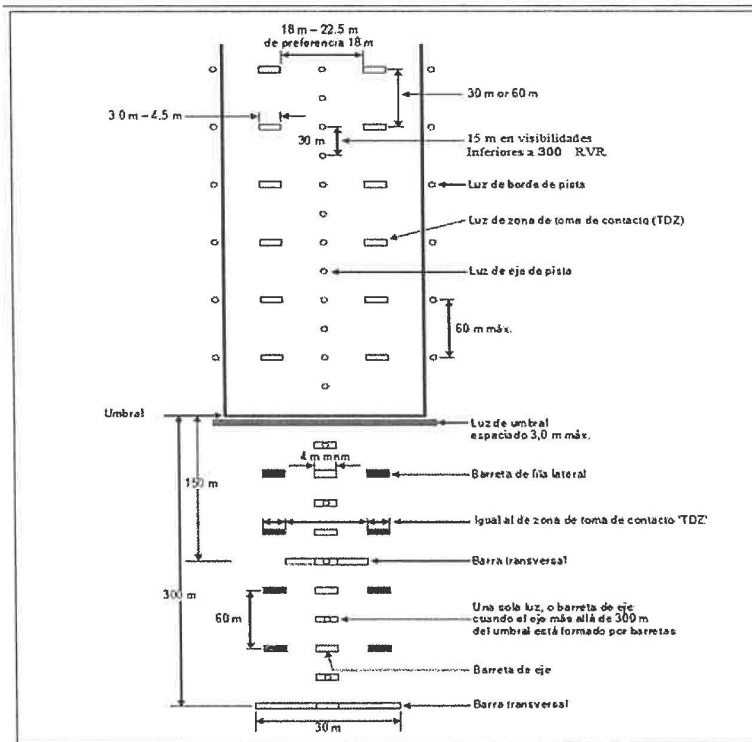


Figura 6-1-8. Iluminación de pista y de los 300 m internos de la aproximación en las pistas para aproximaciones de precisión de Categorías II y III, cuando pueda demostrarse que se cumplen los niveles de funcionamiento de las luces especificados como objetivos de mantenimiento en el Libro XXXV Parte II.

**ARTÍCULO QUINCUAGÉSIMO CUARTO: MODIFICAR** la Sección 17, del capítulo 1, Apéndice 6, del Libro XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), la cual quedará así:

**SECCIÓN 17. LUCES DE EJE DE PISTA**





...

## b. Emplazamiento

1. Las luces de eje de pista se deben instalar a lo largo del eje de la pista, excepto cuando físicamente no sea posible su instalación, en ese caso, las luces se deben desplazar uniformemente al mismo lado del eje de la pista a una distancia máxima de 60 cm. Las luces se deben instalar desde el umbral hasta el extremo, con un espaciado longitudinal aproximado de 15 m.

2. En una pista para aproximaciones de precisión de Categoría II o III, prevista para ser utilizada en condiciones de alcance visual en la pista de 300 m. o más, el espaciado longitudinal debe ser de 30 m.

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C5/5.3.12.5)

*Nota. No es preciso remplazar la iluminación de eje de pista existente cuando las luces están espaciadas a 7,5 m.*

...

**ARTÍCULO QUINCUAGÉSIMO QUINTO: MODIFICAR** el literal b. de la Sección 20 del capítulo 1, Apéndice 6, del Libro XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), la cual quedará así:

**Sección 20. Luces indicadoras de calle de salida rápida**

...

## b. Aplicación.

1. No se deben encender las luces indicadoras de calle de salida rápida en caso de falla de una de las lámparas o de otra falla que evite la configuración completa de luces que se muestra en la Figura 6-1-28.

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C5/5.3.15.2)

2. Las luces indicadoras de calle de rodaje de salida rápida (RETIL) comprenden un conjunto de luces unidireccionales amarillas instaladas en la pista y adyacentes al eje. Las luces se colocan en una secuencia 3-2-1 a intervalos de 100 m antes de la calle de rodaje de salida rápida. Están destinadas a proporcionar una indicación a los pilotos sobre la ubicación de la siguiente calle de rodaje de salida rápida disponible.

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/ADJ A/.15.1)

3. En condiciones de escasa visibilidad, las RETIL proporcionan referencias útiles para tomar conocimiento de la situación, permitiendo al mismo tiempo al piloto concentrarse en mantener la aeronave en el eje de la pista.

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/ADJ A/.15.2)

4. Después de un aterrizaje, el tiempo de ocupación de la pista tiene un efecto significativo en la capacidad utilizable de la pista. Las RETIL permiten a los pilotos mantener una velocidad satisfactoria de rodaje de salida hasta que sea necesario desacelerar a una velocidad adecuada para el viraje hacia un desvío de salida rápida. Se considera que resulta óptima una velocidad de rodaje de salida de 60 nudos hasta que se llegue a la primera RETIL (barreta de tres luces).

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/ADJ A/.15.3)



**ARTÍCULO QUINCUAGÉSIMO SEXTO: MODIFICAR** los numerales 1 y 2 de literal a; y los numerales 5 y 6 del literal b, de la Sección 22 del capítulo 1, Apéndice 6, del Libro XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), los cuales quedará así:

Sección 22. Luces de eje de calle de rodaje

**a. Aplicación**

1. Se deben instalar luces de eje de calle de rodaje en las calles de rodaje destinadas a ser utilizadas de noche en condiciones de alcance visual en la pista iguales a 300 m o más, y especialmente en las intersecciones complicadas de calles de rodaje y en las calles de salida de pista, pero no es necesario proporcionar estas luces cuando haya reducida densidad de tránsito y las luces de borde y las señales de eje de calle de rodaje proporcionen guía suficiente.

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C5/5.3.17.2)

2. Cuando sea necesario delimitar los bordes de la calle de rodaje, por ejemplo, en las calles de salida rápida, en calles de rodaje estrechas, se debe colocar luces o balizas de borde de calle de rodaje.

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C5/5.3.17.2)

**b. Características**

...

5. Las luces de eje de calle de rodaje se ajustarán a las especificaciones del:

i. Adjunto B, Figuras ADJB-12, ADJB-13 o ADJB-14, en el caso de calles de rodaje previstas para ser utilizadas en condiciones de alcance visual en la pista inferior a un valor del orden de 300 m; y

ii. Adjunto B, Figuras ADJB-15 o ADJB-16, en el caso de otras calles de rodaje.

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C5/5.3.17.9)

6. Cuando se requieran intensidades más elevadas desde un punto de vista operacional, las luces de eje de calle de rodaje en las calles de rodaje de salida rápida destinadas a ser utilizadas cuando el alcance visual en la pista sea inferior a 300 m se deben proporcionar con arreglo a las especificaciones del Adjunto B, Figura ADJB-12. El número de niveles de reglaje de brillo de estas luces será el mismo que el de las luces de eje de pista.

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C5/5.3.17.10)

...

**ARTÍCULO QUINCUAGÉSIMO SÉPTIMO: MODIFICAR** la Sección 23 del capítulo 1, Apéndice 6, del Libro XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), la cual quedará así:

Sección 23. Luces de eje de calle de rodaje en calles de rodaje

**a. Emplazamiento**



1. Las luces de eje de calle de rodaje en un tramo rectilíneo estarán espaciadas a intervalos longitudinales que no excedan de 30 m, excepto que:

- i. pueden utilizarse intervalos mayores, que no excedan de 60 m cuando, en razón de las condiciones meteorológicas predominantes, tales intervalos proporcionen guía adecuada;
- ii. deberá preverse un espaciado inferior a 30 m en los tramos rectilíneos cortos; y
- iii. en una calle de rodaje que haya de utilizarse en condiciones de RVR inferior a un valor de 300 m, el espaciado longitudinal no excederá de 15 m.

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C5/5.3.17.13)

2. Las luces de eje de calle de rodaje en una curva de calle de rodaje, estarán emplazadas a continuación de las de la parte rectilínea de la calle de rodaje, a distancia constante del borde exterior de la curva. El espaciado entre las luces será tal que proporcione una clara indicación de la curva.

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C5/5.3.17.14)

3. En una calle de rodaje que haya de utilizarse en condiciones de RVR inferior a un valor de 300 m, el espaciado de las luces en las curvas no excederá de 15 m, y en curvas de menos de 400 m de radio, las luces se deben espaciar a intervalos no mayores de 7,5 m. Este espaciado se extenderá una distancia de 60 m antes y después de la curva.

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C5/5.3.17.15)

4. Los espaciados que se consideran adecuados en las curvas de una calle de rodaje destinada a ser utilizada en condiciones de RVR igual o superior a 300 m son:

Radio de la curva	Espaciado de las luces
Hasta 400 m	7,5 m
De 401 m a 899 m	15 m
900 m o más	30 m

Véase el Artículo 99 y la figura 4-1, Capítulo IV del presente Libro.

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C5/5.3.17.15)

**ARTÍCULO QUINCUGÉSIMO OCTAVO: MODIFICAR** la Sección 26 del capítulo 1, Apéndice 6, del Libro XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), la cual quedará así:

**Sección 26. Luces de eje de calle de rodaje en las pistas**

Emplazamiento. Las luces de eje de calle de rodaje en las pistas que formen parte de rutas normalizadas para el rodaje y destinadas al rodaje en condiciones de alcance visual en la pista inferior a 300 m, estarán espaciadas a intervalos longitudinales que no excedan de 15 m.

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C5/5.3.17.20)





Resolución de Junta Directiva No.038  
Página No.39

**ARTÍCULO QUINCUGÉSIMO NOVENO: MODIFICAR** el numeral 1 del literal a de la Sección 28, Capítulo 1, Apéndice 6, del Libro XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:

**Sección 28. Luces de plataforma de viraje en la pista**

a. Aplicación

1. Se deben instalar luces de plataforma de viraje para proporcionar una guía continua en las plataformas que se destinan a ser utilizadas en condiciones de alcance visual en pistas menores de 300 m, para permitir a una aeronave completar un viraje de 180° y alinearse con el eje de la pista.

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C5/5.3.19.1)

**ARTÍCULO SEXAGÉSIMO: MODIFICAR** el numeral 1 del literal a de la Sección 30, Capítulo 1, Apéndice 6, del Libro XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:

**Sección 30. Luces de punto de espera intermedio**

a. Aplicación

1. Cuando no se instale una barra de parada se deben instalar luces de punto de espera intermedio en los puntos destinados a ser utilizados en condiciones de alcance visual en la pista inferiores a un valor de 300 m.

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C5/5.3.21.1)

**ARTÍCULO SEXAGÉSIMO PRIMERO: MODIFICAR** los literales b y c de la Sección 33, Capítulo 1, Apéndice 6, del Libro XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), los cuales quedarán así:

**Sección 33. Sistema de guía visual para el atraque**

a. Se debe proporcionar un sistema de guía visual para el atraque cuando se tenga la intención de indicar, por medio de una ayuda visual, la posición exacta de una aeronave en un puesto de estacionamiento y cuando no sea posible el empleo de otros medios tales como señaleros.

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C5/5.3.25.1)

*Nota. - Para la instalación de sistemas de guía visual para el atraque, deben evaluarse factores como el número y tipos de aeronaves que utilizan el puesto de estacionamiento, las condiciones meteorológicas, el espacio disponible en la plataforma y la precisión necesaria para maniobrar hacia el puesto de estacionamiento en función de las instalaciones de servicios de aeronave, de las pasarelas de embarque de pasajeros, etc. Véase en el Manual de diseño de aeródromos (Doc. 9157), Parte 4, Ayudas visuales, el texto de orientación sobre la selección de sistemas adecuados.*

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C5/5.3.25.1)

**b. Características**

...



Resolución de Junta Directiva No.038  
Página No.40

4. La unidad de guía de azimut y el indicador de posición de parada estarán ubicados de manera que haya continuidad de guía entre las señales del puesto de estacionamiento, las luces de guía para la maniobra en el puesto de estacionamiento, La precisión del sistema será ajustada al tipo de pasarela de embarque de pasajeros y a las instalaciones fijas de servicios de aeronave con las que el sistema se utilice.

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C5/5.3.25.5, 5.3.25.6)

**ARTÍCULO SEXAGÉSIMO SEGUNDO: MODIFICAR** la Sección 38, Capítulo 1, Apéndice 6, del Libro XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), la cual quedará así:

### **Sección 38. Luces de punto de espera en la vía de vehículos**

**a. Emplazamiento.** Las luces de punto de espera en la vía de vehículos se instalarán al lado de la señal de punto de espera, a 1,5 m ( $\pm 0,5$  m) de uno de los bordes de la vía de vehículos, es decir, a la izquierda o a la derecha según corresponda de acuerdo con los reglamentos locales de tráfico.

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C5/5.3.28.3)

### **b. Características**

1. Las luces de punto de espera en la vía de vehículos constarán de:

- i. un semáforo controlable rojo (pare) y verde (siga); o
- ii. una luz roja de destellos.

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT17/C5/5.3.28.4)

2. Se prevé que las luces que se especifican en a) sean controladas por los servicios de tránsito aéreo.

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT17/C5/5.3.28.4)

3. El haz luminoso del punto de espera en la vía de vehículos será unidireccional y estará alineado de modo que la luz pueda ser vista por el conductor de un vehículo que esté acercándose al punto de espera.

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT17/C5/5.3.28.5)

4. La intensidad del haz luminoso será la adecuada a las condiciones de visibilidad y luz ambiente en las cuales se prevé utilizar el punto de espera, pero no deslumbrará al conductor.

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT17/C5/5.3.28.6)

5. La frecuencia de los destellos de la luz roja de destellos será de 30 a 60 por minuto.

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT17/C5/5.3.28.7)

**ARTÍCULO SEXAGÉSIMO TERCERO: ADICIONAR** la Sección 41, Capítulo 1, Apéndice 6, del Libro XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:

### **Sección 41. Luces de pista cerrada**



- a. Cuando sea deseable desde el punto de vista operacional, en un aeródromo provisto de iluminación de pista debería proveerse de luces de pista cerrada a las pistas que estén temporalmente cerradas o limitadas al despegue.

*Nota 1. La finalidad de las luces de pista cerrada es reducir la probabilidad de que se produzcan aterrizajes involuntarios en periodos de escasa visibilidad o por la noche cuando las luces de pista deben permanecer encendidas para el mantenimiento eléctrico.*

*Nota 2. En el crepúsculo o cuando hay poca visibilidad durante el día, las luces pueden ser más eficaces que las señales.*

*Nota 3. Las luces de pista cerrada están destinadas a ser controladas manual o automáticamente por los servicios de tránsito aéreo o por el explotador de aeródromo.*

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C7/7.1.4.1)

- b. Las luces de pista cerrada se dispondrán sobre el eje de pista, cerca de cada extremo de la pista declarada temporalmente cerrada.

*Nota. La colocación de luces de pista cerrada daría a la pilota o el piloto una mejor conciencia de la situación.*

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C7/7.1.4.2)

- c. Las luces de pista cerrada vistas desde la perspectiva de la pilota o el piloto tendrán la forma y proporciones equivalentes a las especificadas en la figura 6-1-34, y habrá un mínimo de cinco luces uniformemente espaciadas en cada aspa, con el intervalo mínimo especificado en la tabla 6-1-5.

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C7/7.1.4.3)

- d. Las luces de pista cerrada serán de destellos y de color blanco variable en la dirección de aproximación a la pista, a razón de un segundo de encendido y un segundo de apagado.

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C7/7.1.4.4)

- e. Las luces de pista cerrada pasarán automáticamente a ser luces fijas en caso de falla del sistema de destellos.

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C7/7.1.4.5)

- f. Las luces de pista cerrada se ajustarán a las especificaciones del Apéndice 6, Adjunto B, figura ADJB-26.

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C7/7.1.4.6)

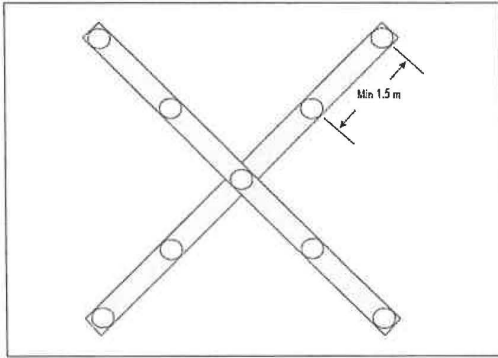
*Nota 1. - Las luces de pista cerrada pueden ser fijas o móviles.*

*Nota 2. - Las luces de pista cerrada fijas pueden formarse como si se tratara de una forma proyectada (es decir, prolongada) a partir de la estructura elevada equivalente (véase la nota 3 del Adjunto C, Apéndice 6 del presente Libro). En el Manual de diseño de aeródromos (Doc. 9157), Parte 4, figura orientación sobre el tamaño de las luces fijas de pista cerrada.*

Número de luces por aspa	Intervalo mínimo entre centros de luces
5	1,5 m
7	1,0 m
9	0,8 m





**Tabla 6-1-5.** Intervalo mínimo entre centros de luces de pista cerrada**Figura 6-1-34.** Ejemplo de iluminación de pista cerrada elevada equivalente con cinco luces por aspa

**ARTÍCULO SEXAGÉSIMO CUARTO:** ADICIONAR la Sección 42, Capítulo 1, Apéndice 6, del Libro XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:

#### **Sección 42. Luces de Área de fuera de servicio**

a. Se proporcionarán luces de área fuera de servicio en un área de movimiento utilizada durante la noche, en cualquier parte del área de movimiento que, a pesar de ser inadecuada para el movimiento de las aeronaves, aún permita a las mismas sortear esas partes con seguridad.

*Nota 1. Las luces de área fuera de servicio se utilizan para advertir a los pilotos/as acerca de la existencia de un hoyo en el pavimento de una calle de rodaje o de una plataforma, o para delimitar una parte del pavimento, p. ej., en una plataforma que esté en reparación. Su uso no es apropiado cuando una parte de la pista esté fuera de servicio ni cuando en una calle de rodaje una parte importante de la anchura resulte inutilizable. Normalmente, la pista o calle de rodaje se cierra en tales casos.*

*Nota 2. En los PANS-Aeródromos (Doc. 9981) se especifican procedimientos relativos a la planificación, coordinación, control y gestión de la seguridad operacional de las obras en curso en el área de movimientos.*

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C7/7.4.2.1)

b. Emplazamiento: Las luces de área fuera de servicio se colocarán a intervalos suficientemente reducidos para que quede delimitada el área fuera de servicio.

Nota. En el Apéndice 6, Adjunto H del presente Libro, se dan orientaciones sobre el emplazamiento de las luces de área fuera de servicio.

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C7/7.4.2.2)

c. Una luz de área fuera de servicio será una luz fija de color rojo. La luz tendrá una intensidad suficiente para que resulte bien visible teniendo en cuenta la intensidad de las luces adyacentes y el nivel general de la iluminación del fondo sobre el que normalmente hayan de verse. En ningún caso tendrán una intensidad menor de 10 cd de luz roja.

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C7/7.4.2.3)



**ARTÍCULO SEXAGÉSIMO QUINTO: MODIFICAR** los numerales 1 y 2 del literal b de la Sección 1, Capítulo 2, Apéndice 6, del Libro XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:

**b. Características**

1. Los letreros deben ser frangibles. Los que estén situados cerca de una pista o de una calle de rodaje serán lo suficientemente bajos como para conservar la distancia de protección respecto a las hélices y las barquillas de los reactores. La altura del letrero instalado no sobrepasará la dimensión que figura en la columna apropiada de la Tabla 6- 2- 1, excepto en el caso de los letreros de distancia remanente de la pista. En el Apéndice 7 – Frangibilidad al Libro XXXV – Parte I – Diseño de Aeródromos se da orientación al respecto.

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C5/5.4.1.3)

2. Los letreros con instrucciones obligatorias y los letreros de información serán rectangulares, tal como se indica en las Figuras 6-2-1 y 6-2-2, con el lado más largo en posición horizontal.

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C5/5.4.1.4)

**ARTÍCULO SEXAGÉSIMO SEXTO: ADICIONAR** la Sección 8 del Capítulo 2, Apéndice 6, del Libro XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), la cual quedará así:

**Sección 8. Letreros de fuera de Servicio**

a. Se retirarán u ocultarán los letreros existentes en un aeródromo si proporcionan información inadecuada o engañosa sobre áreas fuera de servicio.

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C7/7.4.3.3)

b. La información proporcionada por los letreros de fuera de servicio no entrará en conflicto con la información proporcionada por los servicios de información aeronáutica competentes.

*Nota. La información suministrada por los letreros de fuera de servicio complementa la información proporcionada por la dependencia encargada de los servicios de información aeronáutica competente.*

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C7/7.4.3.4)

c. Emplazamiento. Los letreros de fuera de servicio se emplazarán donde sea necesario desde el punto de vista operacional en el área de movimiento. Las distancias relativas al emplazamiento en el área de maniobras serán conformes a los letreros de guía para el rodaje de la Tabla 6-2-1 del Apéndice 6.

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C7/7.4.3.5)

d. El emplazamiento de los letreros de fuera de servicio no ocultará visualmente ni proporcionará información contradictoria con respecto a las ayudas visuales existentes requeridas desde el punto de vista operacional.

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C7/7.4.3.6)



e. Características. Los letreros de fuera de servicio serán frangibles. Los que estén situados cerca de una pista o de una calle de rodaje serán lo suficientemente bajos como para conservar la distancia de guarda respecto a las hélices y las barquillas de los reactores. La altura de los letreros de fuera de servicio instalados no sobrepasará la dimensión de los letreros de guía para el rodaje que figura en la Tabla 6-2-1 del Apéndice 6.

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C7/7.4.3.7)

f. Los letreros de fuera de servicio serán rectangulares, tal como se indica en la figura 6-2-10, con el lado más largo en posición horizontal.

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C7/7.4.3.8)

g. Las inscripciones de los letreros de fuera de servicio serán conformes a las disposiciones del Adjunto D del apéndice 6.

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C7/7.4.3.9)

h. Los letreros de fuera de servicio consistirán en inscripciones en negro sobre fondo naranja. Estos letreros se complementarán con un contorno negro de una anchura de 10 mm en las pistas con números de clave 1 y 2, y de 20 mm en pistas con números de clave 3 y 4.

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C7/7.4.3.10)

i. La inscripción de un letrero de fuera de servicio consistirá en un mensaje legible, claro y sencillo, que solo proporcione la información útil y necesaria para la seguridad operacional de la operación.

*Nota. Véanse ejemplos de letreros de fuera de servicio en la figura 6-2-10.*

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C7/7.4.3.11)

j. Los letreros de fuera de servicio serán retrorreflectantes de conformidad con las disposiciones del Adjunto D del apéndice 6.

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C7/7.4.3.12)

k. Cuando sea necesario mejorar la perceptibilidad de los letreros de fuera de servicio, estos deberían complementarse con dos luces rojas o amarillas que destellen simultáneamente. La intensidad y la abertura del haz de estas luces deberían ser conformes a las especificaciones del apéndice 6, figura ADJB-23.

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C7/7.4.3.13)





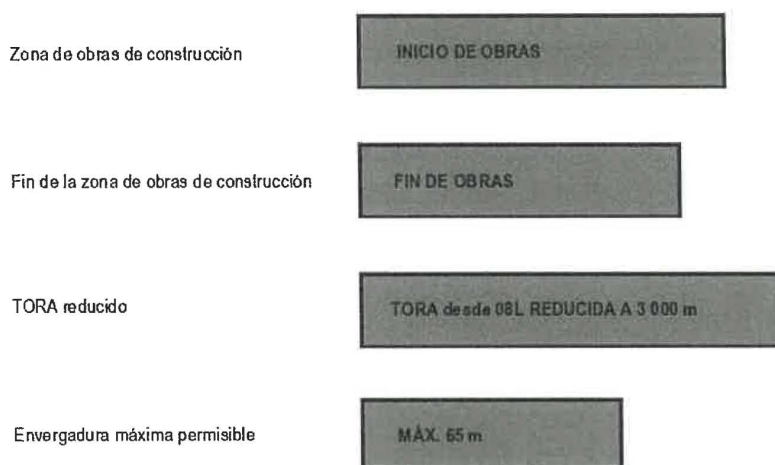


Figura 6-2-10. Ejemplos de letreros de área fuera de servicio

**ARTÍCULO SEXAGÉSIMO SÉPTIMO: ADICIONAR** la Sección 9 del Capítulo 2, Apéndice 6, del Libro XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), la cual quedará así:

**Sección 9. Letreros de distancia remanente de la pista (RDRS)**

a. No es necesario instalar letreros de distancia remanente de la pista (RDRS) en todos los aeródromos. Cuando se esté considerando instalar tales letreros en un aeródromo, quizás se deba hacer una evaluación de las necesidades individualmente, dependiendo de factores como la longitud de la pista, la geometría del aeródromo, los niveles de tráfico, la falta de un área de seguridad de extremo de pista, la falta de rozamiento de la pista y el clima.

b. Los letreros de distancia remanente de la pista se emplazarán en el exterior de los bordes de la pista a la distancia que se muestra en la Tabla 6-2-2.

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C5/5.4.8.2)

c. Cuando se proporcione, un RDRS consistirá en una inscripción en blanco sobre fondo negro.

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C5/5.4.8.3)

d. La altura del RDRS no sobrepasará la dimensión que figura en la columna correspondiente de la Tabla 6-2-2. Todos los RDRS de una pista serán del mismo tamaño.

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C5/5.4.8.3)

e. Los RDRS se disponen en cualquiera de las tres distintas configuraciones que se muestran en la figura 6-2-11.

f. En la configuración A, los RDRS consisten en letreros de doble cara y se emplazan a ambos lados de la pista. Cuando la longitud de la pista no sea un múltiplo exacto de 300 m, los letreros se colocarán en lugares donde la longitud total de la pista se divide en partes iguales.

g. En la configuración B, los RDRS consisten en señales de doble cara y están situados a ambos lados de la pista. Cuando la longitud de la pista no sea un múltiplo exacto de 300 m, se añadirá la mitad de la distancia excedente a la distancia de cada letrero



desde cada extremo de la pista. Para ilustrar el caso en el que la distancia entre el final de la pista y el letrero sea la máxima posible, para una longitud de pista de 1 950 m, la distancia excedente es de 150 m y la ubicación del último letrero en cada extremo de la pista es de 300 m más la mitad de 150 m, es decir, 375 m. Esta configuración permite un máximo de 375 m al final de la pista, pero los demás letreros están separados exactamente 300 m. Los letreros pueden omitirse en un lado de la pista debido a un conflicto de franqueamiento o por diseño.

*Nota. En las configuraciones A y B, los letreros pueden omitirse en un lado de la pista debido a un conflicto de franqueamiento o por diseño.*

h. En la configuración C, los RDRS consisten en letreros de una sola cara situados en un lado de cada pista, vistos en la dirección de despegue o de aterrizaje. La ventaja de la configuración C es que la distancia remanente de la pista se refleja con mayor exactitud para una longitud de pista que no es un múltiplo exacto de 300 m.

i. Puede omitirse un RDRS si el letrero no puede colocarse dentro de la tolerancia de  $\pm 30$  m.

Nota. Véase la Figura ADJD13 del Adjunto D, sobre las Dimensiones de los letreros RDRS.

Altura del Letrero (m)				Distancia perpendicular desde el borde definido del pavimento de la pista hasta el borde más cercano del letrero
Numero de clave	Indicación	Placa Frontal	Instalado (máx.)	
1 o 2	640	760	1070	6 – 10,5 m
3 o 4	1000	1200	1520	15 – 22,5 m
3 o 4	1200	1500	1600	25 m o más

**Tabla 6-2-2.** Distancias relativas al emplazamiento de los letreros de distancia remanente de la pista



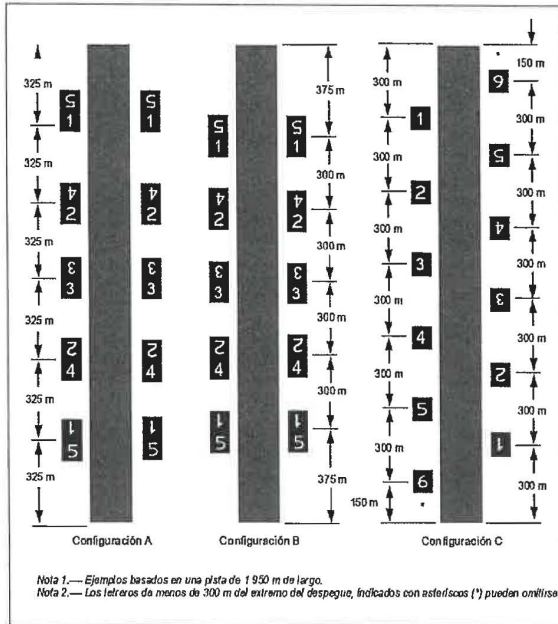


Figura 6-2-11. Configuraciones de los letreros de distancia remanente de la pista

**ARTÍCULO SEXAGÉSIMO OCTAVO: MODIFICAR** la Sección 8 del Capítulo 3, Apéndice 6, del Libro XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), la cual quedará así:

**Sección 8. Balizas de área fuera de servicio**

a. Aplicación. Se colocarán balizas de área fuera de servicio en cualquier parte de una calle de rodaje, plataforma o apartadero de espera que, a pesar de ser inadecuado para el movimiento de las aeronaves, aún les permita sortear esas partes con seguridad.

*Nota. Las balizas de área fuera de servicio se utilizan para advertir a pilotas y pilotos acerca de la existencia de un hoyo en el pavimento de una calle de rodaje o de una plataforma, o para delimitar una parte del pavimento, p. ej., en una plataforma, que esté en reparación. Su uso no es apropiado cuando una parte de la pista está fuera de servicio ni cuando en una calle de rodaje una parte importante de la anchura resulta inutilizable. Normalmente, la pista o calle de rodaje se cierra en tales casos.*

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C7/7.4.4.1)

b. Emplazamiento. Las balizas de área fuera de servicio se colocarán a intervalos suficientemente reducidos para que quede delimitada el área fuera de servicio.

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C7/7.4.4.2)

c. Características. Las balizas de área fuera de servicio consistirán en objetos netamente visibles tales como banderas, conos o tableros colocados verticalmente.

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C7/7.4.4.3)

d. Los conos que se emplean para señalar las áreas fuera de servicio deberían medir como mínimo 0,5 m de altura y ser de color rojo, anaranjado o amarillo o de cualquiera de dichos colores en combinación con el blanco.

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C7/7.4.4.4)

e. Las banderas de área fuera de servicio deberían ser cuadradas, de 0,5 m de lado por lo menos y de color rojo, anaranjado o amarillo o de cualquiera de dichos colores en combinación con el blanco.

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C7/7.4.4.5)





f. Los tableros de área fuera de servicio deberían tener como mínimo 0,5 m de altura y 0,9 m de ancho con fajas verticales alternadas rojas y blancas o anaranjadas y blancas.

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C7/7.4.4.6

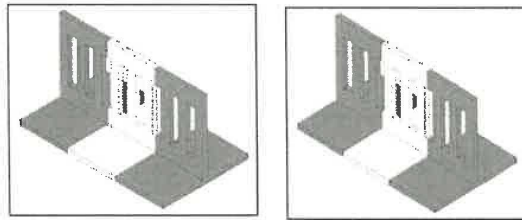
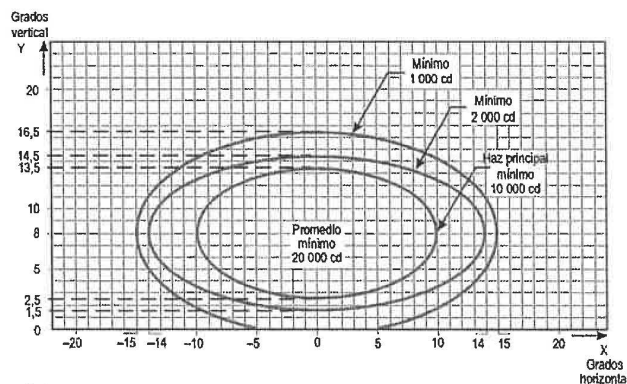


Figura 6-3-4. Ejemplo de balizas de área fuera de servicio

**ARTÍCULO SEXAGÉSIMO NOVENO: MODIFICAR** la figura ADJB-1 del Apéndice 6, del Libro XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), la cual quedará así:



Notas:

- Curvas calculadas según la fórmula  $\frac{x^2}{a^2} + \frac{y^2}{b^2} = 1$ 

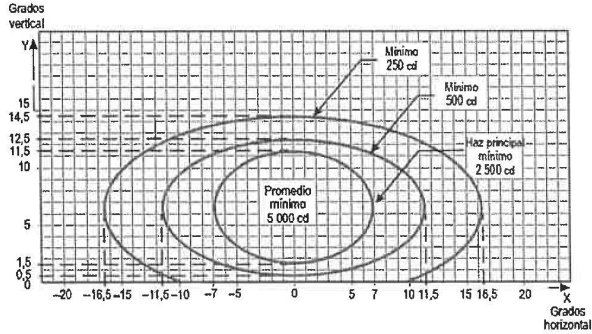
a	10	14	15
b	5,5	6,5	8,5
- Los ángulos de reglaje de las luces en sentido vertical serán tales que el haz principal satisfaga las condiciones siguientes de cobertura en el plano vertical:
 

distancia al umbral	cobertura vertical del haz principal
del umbral a 315 m	0° — 11°
316 m a 475 m	0,5° — 11,5°
476 m a 640 m	1,5° — 12,5°
641 m y más	2,5° — 13,5° (según la figura)
- Las luces de las barreras transversales a más de 22,5 m del eje tendrán una convergencia de 2°. Las demás luces estarán en una paralela al eje de la pista.
- Véanse las notas comunes a las figuras ADJB-1 a ADJB-11, ABBJ-25 y ADJB-26

Figura ADJB-1. Diagrama de isocandelas para las luces de eje y barras transversales de aproximación (luz blanca)

**ARTÍCULO SEPTUAGÉSIMO: MODIFICAR** la figura ADJB-2 del Apéndice 6, del Libro XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), la cual quedará así:





Notas:

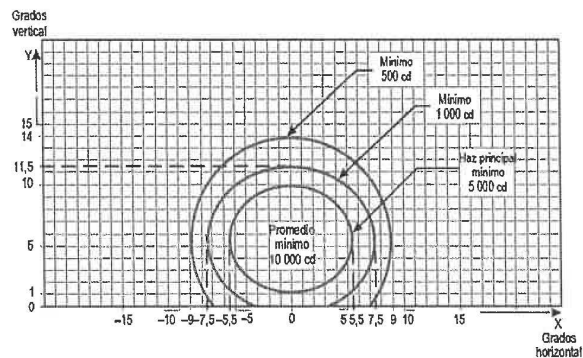
- Curvas calculadas según la fórmula  $\frac{x^2}{a^2} + \frac{y^2}{b^2} = 1$ 

a	7,0	11,5	16,5
b	5,0	6,0	8,0
- Convergencia de 2°
- Los ángulos de reglaje de las luces en sentido vertical serán tales que el haz principal satisfaga las siguientes condiciones de cobertura en el plano vertical:
 

distancia al umbral	cobertura vertical del haz principal
del umbral a 115 m	0,5° — 10,5°
116 m a 215 m	1° — 11°
216 m y más	1,5° — 11,5° (según la figura)
- Véanse las notas comunes a las figuras ADJB-1 a ADJB-11, ABJB-25 y ADJB-26.

Figura ADJB-2. Diagrama de isocandelas para las luces de la fila lateral de aproximación (luz roja)

**ARTÍCULO SEPTUAGÉSIMO PRIMERO: MODIFICAR** la figura ADJB-3 del Apéndice 6, del Libro XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), la cual quedará así:



Notas:

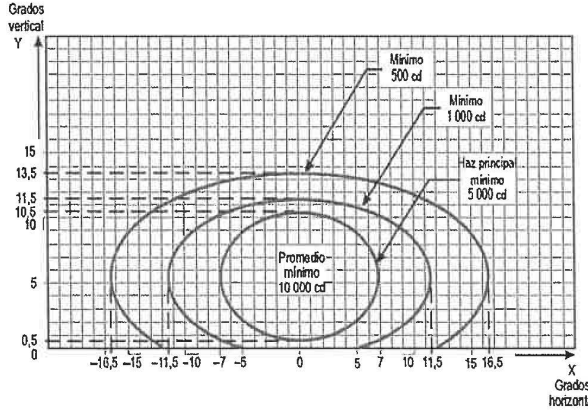
- Curvas calculadas según la fórmula  $\frac{x^2}{a^2} + \frac{y^2}{b^2} = 1$ 

a	5,5	7,5	9,0
b	4,5	6,0	8,5
- Convergencia de 3,5°
- Véanse las notas comunes a las figuras ADJB-1 a ADJB-11, ABJB-25 y ADJB-26.

Figura ADJB-3. Diagrama de isocandelas para las luces de umbral (luz verde)

**ARTÍCULO SEPTUAGÉSIMO SEGUNDO: MODIFICAR** la figura ADJB-4 del Apéndice 6, del Libro XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), la cual quedará así:





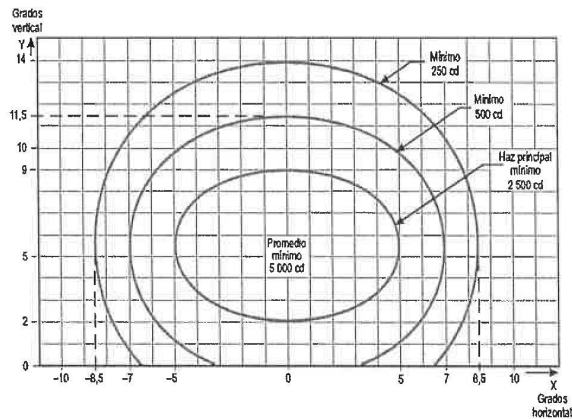
Notas:

1. Curvas calculadas según la fórmula  $\frac{x^2}{a^2} + \frac{y^2}{b^2} = 1$ 

a	7,0	11,5	16,5
b	5,0	6,0	8,0
2. Convergencia de 2°
3. Véanse las notas comunes a las figuras ADJB-1 a ADJB-11, ABJB-25 y ADJB-26.

Figura ADJB-4. Diagrama de isocandelas para las luces de barra de ala de umbral(luz verde)

**ARTÍCULO SEPTUAGÉSIMO TERCERO: MODIFICAR** la figura ADJB-5 del Apéndice 6, del Libro XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), la cual quedará así:



Notas:

1. Curvas calculadas según la fórmula  $\frac{x^2}{a^2} + \frac{y^2}{b^2} = 1$ 

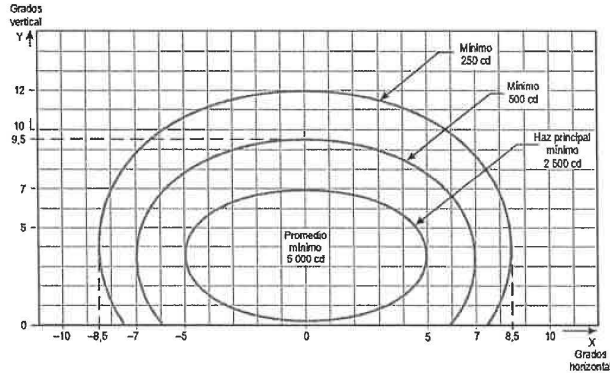
a	5,0	7,0	8,5
b	3,5	6,0	8,5
2. Convergencia de 4°
3. Véanse las notas comunes a las figuras ADJB-1 a ADJB-11, ABJB-25 y ADJB-26.

Figura ADJB-5. Diagrama de isocandelas para las luces de toma de contacto (luz blanca)

**ARTÍCULO SEPTUAGÉSIMO CUARTO: MODIFICAR** la figura ADJB-6 del Apéndice 6, del Libro XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), la cual quedará así:





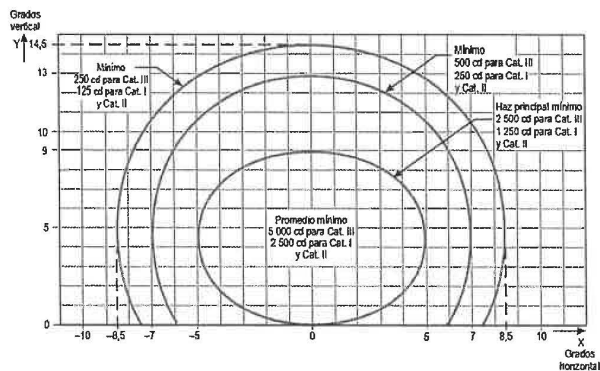


Notas:

1. Curvas calculadas según la fórmula  $\frac{x^2}{a^2} + \frac{y^2}{b^2} = 1$
- |   |     |     |     |
|---|-----|-----|-----|
| a | 5,0 | 7,0 | 8,5 |
| b | 3,5 | 6,0 | 8,5 |
2. Para las luces rojas, multiplíquense los valores por 0,15.
  3. Para las luces amarillas, multiplíquense los valores por 0,40.
  4. Véanse las notas comunes a las figuras ADJB-1 a ADJB-11, ABJB-25 y ADJB-26.

Figura ADJB-6. Diagrama de isocandelas para las luces de eje de pista con espaciado longitudinal de 30 m (luz blanca) y luces indicadoras de calle de salida rápida (luz amarilla)

**ARTÍCULO SEPTUAGÉSIMO QUINTO: MODIFICAR** la figura ADJB-7 del Apéndice 6, del Libro XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), la cual quedará así:



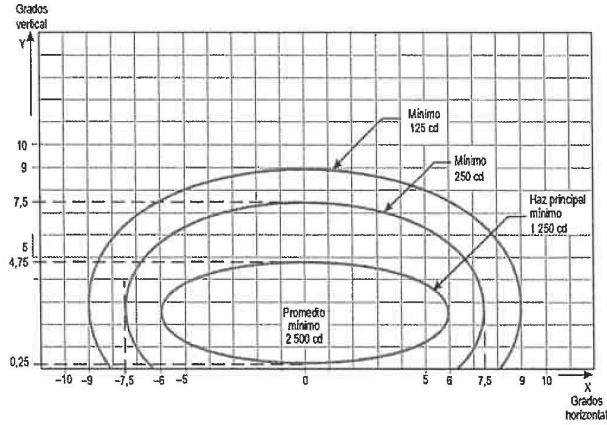
Notas:

1. Curvas calculadas según la fórmula  $\frac{x^2}{a^2} + \frac{y^2}{b^2} = 1$
- |   |     |     |     |
|---|-----|-----|-----|
| a | 5,0 | 7,0 | 8,5 |
| b | 4,5 | 8,5 | 10  |
2. Para las luces rojas, multiplíquense los valores por 0,15.
  3. Para las luces amarillas, multiplíquense los valores por 0,40.
  4. Véanse las notas comunes a las figuras ADJB-1 a ADJB-11, ABJB-25 y ADJB-26.

Figura ADJB-7. Diagrama de isocandelas para las luces de eje de pista con espaciado longitudinal de 15 m (luz blanca) y luces indicadoras de calle de salida rápida (luz amarilla)

**ARTÍCULO SEPTUAGÉSIMO SEXTO: MODIFICAR** la figura ADJB-8 del Apéndice 6, del Libro XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), la cual quedará así:





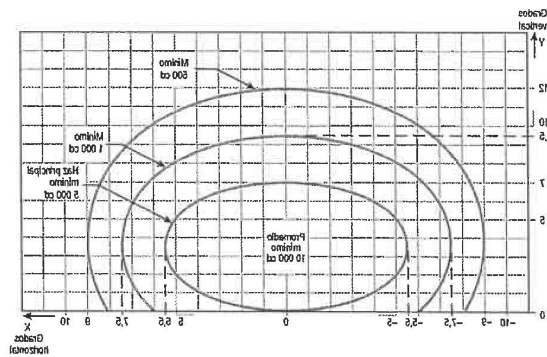
Notas:

1. Curvas calculadas según la fórmula  $\frac{x^2}{a^2} + \frac{y^2}{b^2} = 1$ 

a	6,0	7,5	9,0
b	2,25	5,0	6,5
2. Véanse las notas comunes a las figuras ADJB-1 a ADJB-11, ABJB-25 y ADJB-26.

Figura ADJB-8. Diagrama de isocandelas para las luces de extremo de pista (luz roja)

**ARTÍCULO SEPTUAGÉSIMO SÉPTIMO: MODIFICAR** la figura ADJB-9 del Apéndice 6, del Libro XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), la cual quedará así:



Notas:

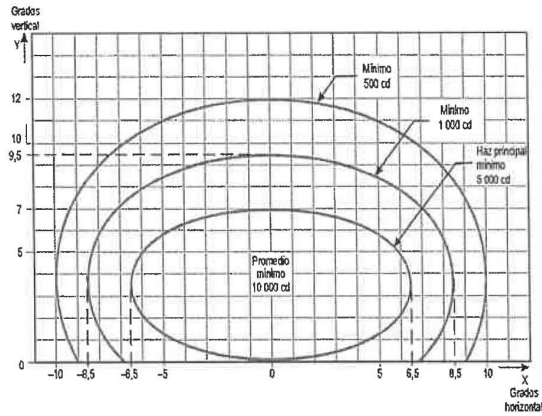
1. Curvas calculadas según la fórmula  $\frac{x^2}{a^2} + \frac{y^2}{b^2} = 1$ 

a	2,2	2,7	3,3
b	0,8	0,8	0,8
2. Véanse las notas comunes a las figuras ADJB-1 a ADJB-11, ABJB-25 y ADJB-26.
3. Para las luces blancas, multiplíquense los valores por 0,1.
4. Para las luces amarillas, multiplíquense los valores por 0,4.
5. Conversión de 3,28.

Figura ADJB-9. Diagrama de isocandelas para las luces de borde de pista cuando la anchura de la pista es de 45 m (luz blanca)

**ARTÍCULO SEPTUAGÉSIMO OCTAVO: MODIFICAR** la figura ADJB-10 del Apéndice 6, del Libro XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), la cual quedará así:





Notas:

1. curvas calculadas según la fórmula  $\frac{x^2}{a^2} + \frac{y^2}{b^2} = 1$ 

a	6,5	8,5	10,0
b	3,5	6,0	8,5
2. Convergencia de 4,5°
3. Para las luces rojas, multiplíquense los valores por 0,15.
4. Para las luces amarillas, multiplíquense los valores por 0,40.
5. Véanse las notas comunes a las figuras ADJB-1 a ADJB-11, ABJB-25 y ADJB-26.

**Figura ADJB-10.** Diagrama de isocandelas para las luces de borde de pista cuando la anchura de la pista es de 60 m (luz blanca)

**ARTÍCULO SEPTUAGÉSIMO NOVENO: MODIFICAR** los numerales 1 a 4 del literal a de la referencia de la figura ADJB-11 del Apéndice 6, del Libro XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), la cual quedará así:

a. Referencias comunes a las Figuras ADJB-1 al ADJB-11, ADJB-25 y ADJB-26.

1. Las elipses de cada figura son simétricas con respecto a los ejes comunes vertical y horizontal.
2. En las Figuras ADJB-1 al ADJB-10 se indican las intensidades mínimas admisibles de las luces. La intensidad media del haz principal se calcula estableciendo puntos de cuadrícula según lo indicado en la Figura ADJB-11 y utilizando los valores de la intensidad medidos en todos los puntos de cuadrícula del interior y del perímetro de la elipse que representa el haz principal. El valor medio es la media aritmética de las intensidades luminosas medidas en todos los puntos de cuadrícula considerados.
3. En el diagrama de haz principal no se aceptan desviaciones cuando el soporte de las luces esté adecuadamente orientado.
4. La intensidad media dentro de la elipse que define el haz principal de una nueva luz se establece como razón de la intensidad media mínima (1,0) de una nueva luz de borde de pista. Las razones también definen la intensidad media máxima permitida de su haz principal para las luces del sistema de iluminación que atiende las operaciones en la pista. En el Libro XXXV Parte I y Parte II, figura orientación sobre los criterios de mantenimiento de las luces aeronáuticas de superficie y sobre el uso de una norma para el emplazamiento.

i. Figura ADJB-1 Eje de aproximación y barras transversales de 2.0 a 3.0 (luz blanca)

ii. Figura ADJB-2 Fila lateral de aproximación de 0.5 a 1.0 (luz roja)





- iii. Figura ADJB-3 Umbral de 1.0 a 1.5 (luz verde)
- iv. Figura ADJB-4 Barra de ala de umbral de 1.0 a 1.5 (luz verde)
- v. Figura ADJB-5 Zona de toma de contacto de 0.5 a 1.0 (luz blanca)
- vi. Figura ADJB-6 Eje de pista (espaciado longitudinal de 30 m) de 0.5 a 1.0 (luz blanca)
- vii. Figura ADJB-7 Eje de pista (espaciado longitudinal de 15 m) de 0.5 a 1.0 para CAT III (luz blanca) de 0.25 a 0.5 para CAT I, II (luz blanca)
- viii. Figura ADJB-8 Extremo de pista de 0.25 a 0.5 (luz roja)
- ix. Figura ADJB-9 Borde de pista (pista de 45 m de anchura) 1.0 a 1,5 (luz blanca)
- x. Figura ADJB-10 Borde de pista (pista de 60 m de anchura) 1.0 a 1,5 (luz blanca)

**ARTÍCULO OCTOGÉSIMO: MODIFICAR** la descripción de la figura ADJB-12 del Apéndice 6, del Libro XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), la cual quedará así:

**Figura ADJB-12.** Diagrama de isocandelas para luces de eje de calle de rodaje (espaciado de 15 m), REL, de barra de prohibición de acceso y de barra de parada en tramos rectos previstas para ser utilizadas en condiciones de alcance visual en la pista inferior a un valor de 300 m cuando pueda haber grandes desplazamientos y para luces de protección de pista de baja intensidad, configuración B

**ARTÍCULO OCTOGÉSIMO PRIMERO: MODIFICAR** la descripción de la figura ADJB-13 del Apéndice 6, del Libro XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), la cual quedará así:

**Figura ADJB-13.** Diagrama de isocandelas para luces de eje de calle de rodaje (espaciado de 15 m), de barra de prohibición de acceso y de barra de parada en tramos rectos previstas para ser utilizadas en condiciones de alcance visual en la pista inferior a un valor de 300 m

**ARTÍCULO OCTOGÉSIMO SEGUNDO: MODIFICAR** la descripción de la figura ADJB-14, del Apéndice 6, del Libro XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), la cual quedará así:

**Figura ADJB-14.** Diagrama de isocandelas para luces de eje de calle de rodaje (espaciado de 7,5 m), REL, de barra de prohibición de acceso y de barra de parada en tramos curvos para ser utilizado en condiciones de alcance visual en la pista inferior a un valor de 300 m

**ARTÍCULO OCTOGÉSIMO TERCERO: MODIFICAR** la descripción de la figura ADJB-15, del Apéndice 6, del Libro XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), la cual quedará así:

**Figura ADJB-15.** Diagrama de isocandelas para luces de eje de calle de rodaje (espaciado de 30 m, 60 m), de barra de prohibición de acceso y de barra de parada en tramos rectos previstas para ser utilizadas en condiciones de alcance visual en la pista de 300 m o superior



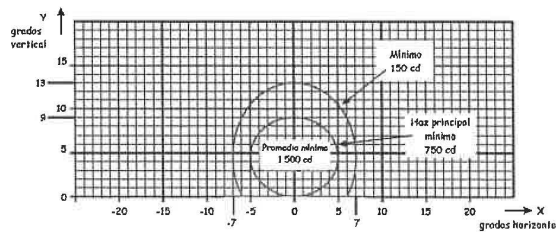
**ARTÍCULO OCTOGÉSIMO CUARTO: MODIFICAR** la descripción de la figura ADJB-16, del Apéndice 6, del Libro XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), la cual quedará así:

**Figura ADJB-16.** Diagrama de isocandelas para luces de eje de calle de rodaje (espaciado de 7,5 m, 15 m, 30 m), de barra de prohibición de acceso y de barra de parada en tramos curvos previstas para ser utilizadas en condiciones de alcance visual en la pista de 300 m o superior

**ARTÍCULO OCTOGÉSIMO QUINTO: MODIFICAR** la descripción de la figura ADJB-23, del Apéndice 6, del Libro XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), la cual quedará así:

**Figura ADJB-23.** Diagrama de isocandelas para cada lámpara en las luces de protección de pista de baja intensidad, configuración A y para las luces de destellos que complementan los letreros de fuera de servicio

**ARTÍCULO OCTOGÉSIMO SEXTO: MODIFICAR** la figura ADJB-25, del Apéndice 6, del Libro XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), la cual quedará así:



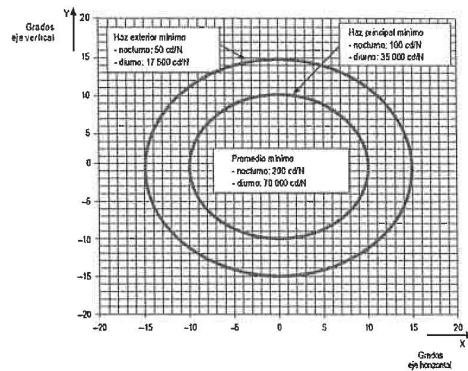
Notas:

1. Curvas calculadas según la fórmula  $\frac{x^2}{a^2} + \frac{y^2}{b^2} = 1$ 

a	5,0	7,0
b	4,5	8,5
2. Véanse las notas comunes para las figuras ADJB-1 a ADJB-11, ADJB-25 y ADJB-26

**Figura ADJB-25.** Diagrama de isocandelas para luces de espera de despegue (THL) (luz roja)

**ARTÍCULO OCTOGÉSIMO SÉPTIMO: ADICIONAR** la figura ADJB-26, Adjunto B, del Apéndice 6, del Libro XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), la cual quedará así:



Notas:

- a. Curvas calculadas según la Fórmula.  $\frac{x^2}{a^2} + \frac{y^2}{b^2} = 1$ 

a	30	18
b	20	15
- b. N es el número total de luces de la iluminación de la pista cerrada.
- c. Véanse las notas comunes a las figuras ADJB-1 a ADJB-11, ADJB-25 y ADJB-26.

**Figura ADJB-26.** Diagrama de isocandelas para las luces de pista cerrada (luz blanca)



**ARTÍCULO OCTOGÉSIMO OCTAVO: MODIFICAR** los numerales 5 y 6 del Adjunto D, del Apéndice 6, del Libro XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), la cual quedará así:



5. Relación entre los valores de luminancia

...

v. La forma de los caracteres, es decir, letras, números, flechas y símbolos en los letreros con instrucciones obligatorias y de información, será de conformidad con lo indicado en la Figura ADJD -2. El ancho de los caracteres y el espacio entre cada uno se determinarán como se indica en la Tabla ADJD-7.

*Nota. En el Manual de diseño de aeródromos, Parte 4 — Ayudas visuales (Doc. 9157), se ofrecen orientaciones sobre la anchura de los caracteres y el espacio entre los mismos para los RDRS.*

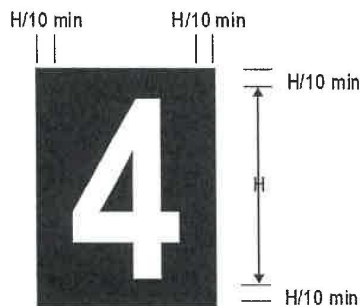
6. Altura de la placa frontal de los letreros.

...

ii. El ancho de la placa frontal de los letreros con instrucciones obligatorias y de información se determinará utilizando la Figura ADJD-2, salvo que cuando se proporcione un letrero con instrucciones obligatorias en un solo lado de la calle de rodaje, el ancho de la placa frontal no será inferior a:

- \* 1,94 m cuando el número de clave es 3 o 4; y
- \* 1,46 m cuando el número de clave es 1 o 2.

iii. La anchura frontal de los letreros de distancia remanente de la pista (RDRS) se determinará según lo dispuesto en la figura ADJD-13.



(H' es la altura de la inscripción)

Figura ADJD-13. Dimensiones de los letreros RDRS

...

**ARTÍCULO OCTOGÉSIMO NOVENO: MODIFICAR** el numeral 4 del literal b, Sección 2, Capítulo 2, del Apéndice 8, del Libro XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), la cual quedará así:

**Sección 2. Objetos móviles**

...

**b. Iluminación**

...

4. Las luces de obstáculos de baja intensidad colocadas sobre objetos de movilidad limitada, tales como las pasarelas de embarque de pasajeras/os, deben ser luces fijas de color rojo y, de conformidad a las especificaciones para las luces de obstáculos de





Resolución de Junta Directiva No.038  
Página No.57

baja intensidad, tipo A, de la Tabla 8-2-1. La intensidad de las luces debe ser suficiente para asegurar que los obstáculos sean notorios considerando la intensidad de las luces adyacentes y el nivel general de iluminación contra el que se observarán.

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C6/6.2.2.8)

**ARTÍCULO NONAGÉSIMO:** Esta Resolución entrará a regir a partir de su publicación en la Gaceta Oficial.

**FUNDAMENTO DE DERECHO:** Artículo 2; numerales 18 y 30 del Artículo 3; Artículo 20 y numeral 7 del Artículo 21 de la Ley 22 de 29 de enero de 2003.

Dado en la ciudad de Panamá, a los dieciséis (16) días del mes de octubre de dos mil veinticinco (2025).


**COMUNÍQUESE, PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE,**

  
**PRESIDENTA DE LA JUNTA DIRECTIVA, ENCARGADA  
AZIHRA VALDES**

  
**SECRETARIO EJECUTIVO DE LA JUNTA DIRECTIVA  
RAFAEL BARCENAS CHIARI**



 **AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL  
SECRETARÍA GENERAL**  
FIEL COPIA DEL ORIGINAL QUE REPOSA  
EN LOS ARCHIVOS

Firma:   
Fecha: 16 de octubre 2025





**RESOLUCIÓN DE JUNTA DIRECTIVA No. 039**  
(De 16 de octubre de 2025)

**“Por medio de la cual se aprueban las modificaciones al Libro XXXV Parte II, sobre Operaciones de Aeródromos 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 crea la Autoridad Aeronáutica Civil y deroga el Decreto de Gabinete 13 de 1969*;

Que entre las funciones específicas y privativas que consagra que le consagra la Ley No. 22 de 29 de enero de 2003, *Que crea la Autoridad Aeronáutica Civil y deroga el Decreto de Gabinete 13 de 1969*, de 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, *Que crea la Autoridad Aeronáutica Civil y deroga el Decreto de Gabinete 13 de 1969*, 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 Autoridad Aeronáutica Civil entre sus funciones que le dicta la Ley No. 22 de 29 de enero de 2003, *Que crea la Autoridad Aeronáutica Civil y deroga el Decreto de Gabinete 13 de 1969*, establece que adopta y aplica a la reglamentación nacional, cuando proceda, las normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI);

Que el Libro del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), objeto a modificaciones es el Libro XXXV Parte II – Operaciones de Aeródromos.

Que la República de Panamá, como Estado contratante de la Organización sobre Aviación Civil Internacional, 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: MODIFICAR** el Artículo 1 del Libro XXXV Parte II Operaciones de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) adicionando la siguiente definición:



**Artículo 1:** En el presente Libro, los términos y expresiones indicadas a continuación, tendrán los siguientes significados:

(OACI/A.14/Vol.1/ADM18/C1/I.1)

**Actuación humana.** Capacidades y limitaciones humanas que repercuten en la seguridad y eficiencia de las operaciones aeronáuticas.

**Aeródromo** Área definida de tierra o de agua que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos destinada a la llegada, salida y movimiento de aeronaves, pasajeros o carga en su superficie.

**Aeródromo certificado.** Aeródromo a cuyo operador se le ha otorgado un certificado de aeródromo.

**Aeronave.** Toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra.

**Alcance visual en la pista (RVR).** Distancia hasta la cual el piloto de una aeronave que se encuentra sobre el eje de una pista, puede ver las señales de superficie o las luces que la delimitan o señalan su eje.

**Altitud.** Distancia vertical entre un nivel, punto u objeto considerado como punto, y el nivel medio del mar (MSL).

**Altitud de franqueamiento de obstáculos (OCA) o altura de franqueamiento de obstáculos (OCH).** La altitud más baja o la altura más baja por encima de la elevación del umbral de la pista pertinente o por encima de la elevación del aeródromo, según corresponda, utilizada para respetar los correspondientes criterios de franqueamiento de obstáculos.

**Altura.** Distancia vertical entre un nivel, punto u objeto considerado como punto, y una referencia especificada.

**Altura elipsoidal (altura geodésica):** la altura relativa al elipsoide de referencia, medida a lo largo del normal elipsoidal exterior por el punto en cuestión.

**Altura optométrica.** Altura de un punto relativa al geoide, que se expresa generalmente como una elevación sobre el nivel medio del mar MSL.

**Anchura exterior entre ruedas del tren de aterrizaje principal (OMGWS).** Distancia entre los bordes exteriores de las ruedas del tren de aterrizaje principal.

**Apartadero de espera.** Área definida en la que puede detenerse una aeronave, para esperar o dejar paso a otras, con el objeto de facilitar el movimiento eficiente de la circulación de las aeronaves en tierra.

**Aproximaciones paralelas dependientes.** Aproximaciones simultáneas a pistas de vuelo por instrumentos, paralelas o casi paralelas, cuando se prescriben mínimos de separación radar entre aeronaves situadas en las prolongaciones de ejes de pista adyacentes.

**Aproximaciones paralelas independientes.** Aproximaciones simultáneas a pistas de vuelo por instrumentos, paralelas o casi paralelas, cuando no se prescriben mínimos de separación radar entre aeronaves situadas en las prolongaciones de ejes de pista adyacentes.

**Área de aterrizaje.** Parte del área de movimiento destinada al aterrizaje o despegue de aeronaves.

**Área de maniobras.** Parte del aeródromo utilizada para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, excluyendo las plataformas.

**Área de movimiento.** Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, integrada por el área de maniobras y las plataformas.





**Área de seguridad de extremo de pista (RESA).** Área simétrica respecto a la prolongación del eje de la pista y adyacente al extremo de la franja, cuyo objeto principal consiste en reducir el riesgo de daños a un avión que efectúe un aterrizaje demasiado corto o un aterrizaje demasiado largo.

**Área de señales.** Área de un aeródromo utilizada para exhibir señales terrestres.

**Aterrizaje interrumpido.** Maniobra de aterrizaje que se suspende de manera inesperada en cualquier punto por debajo de la altitud/altura de franqueamiento de obstáculos (OCA/H).

**Autoridad Aeronáutica Civil.** Es el organismo oficial de la República de Panamá directamente responsable por la regulación de todos los aspectos de la aviación civil.

**Administración aeroportuaria.** La entidad responsable de la administración del aeródromo y reconocida por la AAC.

**Baliza.** Objeto expuesto sobre el nivel del terreno para indicar un obstáculo o trazar un límite.

**Barreta.** Tres o más luces aeronáuticas de superficie, poco espaciadas y situadas sobre una línea transversal de forma que se vean como una corta barra luminosa.

**Base de datos cartográficos de aeródromos (AMDB).** Colección de datos cartográficos de aeródromo organizados y presentados como un conjunto estructurado.

**Calendario.** Sistema de referencia temporal discreto que sirve de base para definir la posición temporal con resolución de un día (ISO 19108\*).

**Calendario gregoriano.** Calendario que se utiliza generalmente; se estableció en 1582 para definir un año que se aproxima más estrechamente al año tropical que el calendario juliano (ISO 19108\*).

*Nota. En el calendario gregoriano los años comunes tienen 365 días y los bisiestos 366, y se dividen en 12 meses sucesivos.*

**Calidad de los datos.** Grado o nivel de confianza de que los datos proporcionados satisfarán los requisitos del usuario de datos en lo que se refiere a exactitud, resolución e integridad.

**Calle de rodaje (TWY).** Vía definida en un aeródromo terrestre, establecida para el rodaje de aeronaves y destinada a proporcionar enlace entre una y otra parte del aeródromo, incluyendo:

- (1) **Calle de acceso al puesto de estacionamiento de aeronave.** La parte de una plataforma designada como calle de rodaje y destinada a proporcionar acceso a los puestos de estacionamiento de aeronaves solamente.
- (2) **Calle de rodaje en la plataforma.** La parte de un sistema de calles de rodaje situada en una plataforma y destinada a proporcionar una vía para el rodaje a través de la plataforma.
- (3) **Calle de salida rápida.** Calle de rodaje que se une a una pista en un ángulo agudo y está proyectada de modo que permita a los aviones que aterrizan virar a velocidades mayores que las que se logran en otra calle de rodaje de salida y logrando así que la pista esté ocupada el mínimo tiempo posible.

**Certificado de aeródromo.** Certificado otorgado por la AAC de conformidad con las normas aplicables a la operación de aeródromos.



**Clasificación de los datos aeronáuticos de acuerdo con su integridad.** La clasificación se basa en el riesgo potencial que podría conllevar el uso de datos alterados. Los datos aeronáuticos se clasifican como:

- (1) datos ordinarios: muy baja probabilidad de que, utilizando datos ordinarios alterados, la continuación segura del vuelo y el aterrizaje de una aeronave corran riesgos graves que puedan originar una catástrofe;
- (2) datos esenciales: baja probabilidad de que, utilizando datos esenciales alterados, la continuación segura del vuelo y el aterrizaje de una aeronave corran riesgos graves que puedan originar una catástrofe; y
- (3) datos críticos: alta probabilidad de que, utilizando datos críticos alterados, la continuación segura del vuelo y el aterrizaje de una aeronave corran riesgos graves que puedan originar una catástrofe.

**Clave de estado de la pista (RWYC).** Número que describe el estado de la superficie de la pista que se utilizará en el informe del estado de la pista.

*Nota. La clave de estado de la pista tiene por objeto permitir a la tripulación de vuelo calcular la performance operacional del avión. En el Apéndice 9, Capítulo 10 del presente Libro y la Circular Aeronáutica 006-2022 - Guía para la evaluación y notificación del estado de la superficie de la pista, se describen los procedimientos para determinar la clave de estado de la pista.*

**Clave de referencia de aeródromo.** Método simple para relacionar entre sí las numerosas especificaciones relativas a las características de los aeródromos, con el fin de suministrar una serie de instalaciones aeroportuarias que convengan a los aviones que se prevé operarán en ellos.

**Coefficiente de utilización.** El porcentaje de tiempo durante el cual el uso de una pista o sistema de pistas no está limitado por la componente transversal del viento.

**Datos cartográficos de aeródromo (AMD).** Datos recopilados con el propósito de compilar información cartográfica de los aeródromos.

*Nota. Los datos cartográficos de aeródromo se recopilan para diversos fines, por ejemplo, para mejorar la conciencia situacional del usuario, las operaciones de navegación en la superficie y las actividades de instrucción, elaboración de mapas y planificación.*

**Declinación de la Estación:** Variación de alineación entre la radial de cero grados del VOR y el norte verdadero, determinada en el momento de calibrar la estación VOR.

**Densidad de tránsito de aeródromo.**

- (1) **Reducida:** Cuando el número de movimientos durante la hora punta media no es superior a 15 por pista, o típicamente inferior a un total de 20 movimientos en el aeródromo.
- (2) **Media:** Cuando el número de movimientos durante la hora punta media es del orden de 16 a 25 por pista o típicamente entre 20 a 35 movimientos en el aeródromo.
- (3) **Intensa:** Cuando el número de movimientos durante la hora punta media es del orden de 26 o más por pista, o típicamente superior a un total de 35 movimientos en el aeródromo.

*Nota 1. El número de movimientos durante la hora punta media es la media aritmética del año del número de movimientos durante la hora punta diaria.*

*Nota 2. Tanto los despegues como los aterrizajes constituyen un movimiento*





**Distancias declaradas.**

- (1) **Recorrido de despegue disponible (TORA).** La longitud de la pista que se ha declarado disponible y adecuada para el recorrido en tierra de un avión que despegue.
- (2) **Distancia de despegue disponible (TODA).** La longitud del recorrido de despegue disponible más la longitud de la zona libre de obstáculos, si la hubiera.
- (3) **Distancia de aceleración-parada disponible (ASDA).** La longitud del recorrido de despegue disponible más la longitud de la zona de parada, si la hubiera.
- (4) **Distancia de aterrizaje disponible (LDA).** La longitud de la pista que se ha declarado disponible y adecuada para el recorrido en tierra de un avión que aterrice.

**Elevación.** Distancia vertical entre un punto o un nivel de la superficie de la tierra y el nivel medio del mar.

**Elevación de aeródromo.** La elevación del punto más alto del área de aterrizaje.

**Evaluación de la seguridad operacional.** Es un estudio detallado que se lleva a cabo cuando existen desviaciones de las normas o cuando hay cambios en los requisitos operacionales de los aeródromos. Adicionalmente al cumplimiento normativo, se considera también la gestión de cualquier riesgo a la seguridad operacional que se extiende más allá del cumplimiento normativo.

**Equipo de Medición Continua del Coeficiente de Fricción (CFME).** Es un equipo autopropulsado o remolcado que distribuye una película de un milímetro de espesor de agua sobre la superficie limpia y seca de la pista y mide el coeficiente de fricción (longitudinal o transversal según el equipo empleado) entre una llanta (o neumático) normalizado y el pavimento.

**Exactitud de los datos.** Grado de conformidad entre el valor estimado o medido y el valor real.

**Exposición Admisible Máxima (MPE).** El nivel máximo de radiación láser internacionalmente aceptado al que pueden estar expuestos los seres humanos sin riesgo de daños biológicos en el ojo o en la piel.

**Faro aeronáutico.** Luz aeronáutica de superficie, visible en todas las direcciones ya sea continua o intermitentemente, para señalar un punto determinado de la superficie de la tierra.

**Faro de aeródromo.** Faro aeronáutico utilizado para indicar la posición de un aeródromo desde el aire.

**Faro de identificación.** Faro aeronáutico que emite una señal en clave, por medio de la cual puede identificarse un punto determinado que sirve de referencia.

**Faro de peligro.** Faro aeronáutico utilizado a fin de indicar un peligro para la navegación aérea.

**Fiabilidad del sistema de iluminación.** La probabilidad de que el conjunto de la instalación funcione dentro de los límites de tolerancia especificados y que el sistema sea utilizable en las operaciones.

**Frangibilidad.** se define como "la propiedad que permite que un objeto de romper, deformar o ceder a una carga de impacto cierto tiempo que absorbe la energía mínima, así como para presentar el riesgo mínimo para las aeronaves."





**Franja de calle de rodaje.** Zona que incluye una calle de rodaje destinado a proteger a una aeronave que esté operando en ella y a reducir el riesgo de daño en caso de que accidentalmente se salga de ésta.

**Franja de pista.** Una superficie definida que comprende la pista y la zona de parada, si la hubiese, destinada a:

- (1) reducir el riesgo de daños a las aeronaves que se salgan de la pista; y
- (2) proteger a las aeronaves que la sobrevuelan durante las operaciones de despegue o aterrizaje.

**Geoide.** Superficie equipotencial en el campo de gravedad de la Tierra que coincide con el nivel medio del mar (MSL) en calma y su prolongación continental.

*Nota. El geoide tiene forma irregular debido a las perturbaciones gravitacionales locales (mareas, salinidad, corrientes, etc.) y la dirección de la gravedad es perpendicular al geoide en cada punto.*

**Haz.** Una colección de rayos que pueden ser paralelos, divergentes o convergentes.

**Hidroplaneo.** Situación en la que la aeronave recorre una superficie cubierta de agua a cierta velocidad originando una pérdida de tracción y control direccional.

**Incursión en pista.** Todo suceso en un aeródromo que suponga la presencia incorrecta de una aeronave, vehículo o persona en el área protegida de una superficie designada para el aterrizaje o despegue de una aeronave.

**Indicador de sentido de aterrizaje.** Dispositivo para indicar visualmente el sentido designado en determinado momento, para el aterrizaje o despegue.

**Índice de clasificación de aeronaves (ACR).** Cifra que indica el efecto relativo de una aeronave sobre un pavimento, para determinada categoría normalizada del terreno de fundación.

*Aplicable a partir del 28 de noviembre de 2026*

**Índice de clasificación de pavimentos (PCR).** Cifra que indica la resistencia de un pavimento.

*Aplicable a partir del 28 de noviembre de 2026*

**Instalaciones de naturaleza peligrosa.** son todas aquellas que atraen fauna, producen o almacenan materiales inflamables o explosivos, lo que provoca emisiones o reflejos peligrosos, radiación, humo o gases.

**Integridad de los datos (nivel de aseguramiento).** Grado de aseguramiento de que no se ha perdido ni alterado ningún dato aeronáutico ni sus valores después de la iniciación o enmienda autorizada.

**Intensidad efectiva.** La intensidad efectiva de una luz de destellos es igual a la intensidad de una luz fija del mismo color que produzca el mismo alcance visual en idénticas condiciones de observación.

**Intersección de calles de rodaje.** Empalme de dos o más calles de rodaje.

**Irregularidad de la superficie.** Desviaciones aisladas medias de la elevación de la superficie que no están en una pendiente uniforme en alguna sección dada de una pista.

**Letrero.**

- (1) Letrero de mensaje fijo. Letrero que presenta solamente un mensaje.
- (2) Letrero de mensaje variable. Letrero con capacidad de presentar varios mensajes predeterminados o ningún mensaje, según proceda.



**Línea de área de espera de equipos (ESL).** Línea que delimita un área de espera de equipos (ESA).

**Línea de área de estacionamiento de equipos (EPL).** Línea que delimita un área de estacionamiento de equipos (EPA)

**Líneas de área de prohibición de estacionamiento (NPL).** Líneas que delimitan y rellenan (mediante un rayado diagonal) un área de prohibición de estacionamiento.

**Línea de área de restricción de equipos (ERL):** Línea que delimita un área de restricción de equipos (ERA).

**Línea de eje de calle de rodaje (TCL).** Línea que permite al piloto de una aeronave el rodaje seguro por el área de movimiento.

**Línea de seguridad en plataforma (ABL).** Línea que bordea el área destinada al movimiento de las aeronaves (entiéndase calles de rodaje en plataforma y acceso a puesto de estacionamiento) y que la separa de aquellas áreas destinadas a otros propósitos y que pueden contener obstáculos para las aeronaves (puestos de estacionamiento, área de estacionamiento o almacenamiento de equipos).

**Líneas de borde de plataforma.** Doble línea que delimita la superficie de la plataforma apta para soportar el peso de las aeronaves.

**Longitud del campo de referencia del avión.** Longitud de campo mínima necesaria para el despegue con el peso máximo homologado de despegue al nivel del mar, en atmósfera tipo, sin viento y con pendiente de pista cero, como se indica en el correspondiente manual de vuelo de la aeronave, prescrita por la autoridad que otorga el certificado, según los datos equivalentes que proporcione el fabricante del avión. Longitud de campo significa longitud de campo compensado para las aeronaves, si corresponde, o distancia de despegue en los demás casos.

*Nota. compensado y el Manual de aeronavegabilidad (Doc. 9760) contiene referencias detalladas en lo relativo a la distancia de despegue. En la sección 17, Apéndice 2, del presente Libro, se proporciona información sobre el concepto de la longitud de campo*

**Luces de protección de pista.** Sistema de luces para avisar a los pilotos o a los conductores de vehículos que están a punto de entrar en una pista en activo.

**Lugar crítico.** Sitio del área de movimiento del aeródromo donde ya han ocurrido colisiones o incursiones en la pista o donde hay más riesgo de que ocurran, y donde se requiere mayor atención de los pilotos/conductores.

**Luz aeronáutica de superficie.** Toda luz dispuesta especialmente para que sirva de ayuda a la navegación aérea, excepto las ostentadas por las aeronaves.

**Luz de descarga de condensador.** Lámpara en la cual se producen destellos de gran intensidad y de duración extremadamente corta, mediante una descarga eléctrica de alto voltaje a través de un gas encerrado en un tubo.

**Luz fija.** Luz que posee una intensidad luminosa constante cuando se observa desde un punto fijo.

**Margen.** Banda de terreno adyacente a un pavimento, tratada de forma que sirva de transición entre ese pavimento y su franja de seguridad.

**Número de clasificación de aeronaves (ACN).** Cifra que indica el efecto relativo de una aeronave sobre un pavimento, para determinada categoría normalizada del terreno de fundación.

*Nota. El número de clasificación de aeronaves se calcula con respecto a la posición del centro de gravedad (CG), que determina la carga crítica sobre el tren de aterrizaje crítico. Normalmente, para calcular el ACN*





Resolución de Junta Directiva No.039  
Página No. 8

*se emplea la posición más retrasada del CG correspondiente a la masa bruta máxima en la plataforma (rampa). En casos excepcionales, la posición más avanzada del CG puede determinar que resulte más crítica la carga sobre el tren de aterrizaje de proa.*  
*Aplicable hasta el 27 de noviembre de 2026*

**Número de clasificación de pavimentos (PCN).** Cifra que indica la resistencia de un pavimento para utilizarlo sin restricciones.  
*Aplicable hasta el 27 de noviembre de 2026*

**Objeto extraño (FOD).** Objeto inanimado dentro del área de movimiento que no tiene función operacional o aeronáutica y puede representar un peligro para las operaciones de las aeronaves.

**Objeto frangible.** Objeto de poca masa diseñado para quebrarse, deformarse o ceder al impacto, de manera que represente un peligro mínimo para las aeronaves.

*Nota. En el Libro XXXV - Parte I - Diseño de Aeródromos, Apéndice 7, Capítulo 2 Obstáculos que Deben Ser Frangibles, se da orientación sobre diseño en materia de frangibilidad.*

**Obstáculo.** Todo objeto fijo (ya sea temporal o permanente) o móvil, o partes del mismo, que:

- (1) esté situado en un área destinada al movimiento de las aeronaves en la superficie;  
o
- (2) sobresalga de una superficie definida destinada a proteger las aeronaves en vuelo;  
o
- (3) esté fuera de las superficies definidas y sea considerado como un peligro para la navegación aérea.

**Ondulación Geoidal:** La distancia del geoide por encima (positiva) o por debajo (negativa) del elipsoide matemático de referencia

*Nota. – Con respecto al elipsoide definido del sistema geodésico mundial- 1984 (WGS-84), la diferencia entre la altura elipsoidal y la altura ortométrica en el WGS-84 representa la ondulación geoidal en el WGS-84*

**Operador de aeródromo.** Persona física o jurídica, de derecho público o privado, a la que se le ha otorgado, aún sin fines de lucro, la explotación comercial, administración, mantenimiento y operación de un aeródromo.

**Operaciones paralelas segregadas.** Operaciones simultáneas en pistas de vuelo por instrumentos, paralelas o casi paralelas, cuando una de las pistas se utiliza exclusivamente para aproximaciones y la otra exclusivamente para salidas.

**Pavimento.** Capa o capas de materiales colocadas sobre la subrasante, ya se trate de pavimentos rígidos o flexibles, denominados así, debido a su capacidad de deformación y la forma en que transmiten los esfuerzos a las capas subyacentes.

**Pavimento flexible.** Pavimento compuesto de una serie de capas de resistencia creciente, desde el terreno de fundación hasta la capa de superficie. La estructura mantiene un contacto íntimo con el terreno de fundación, distribuyendo las cargas en éste, y su estabilidad depende del entrelazado del árido, el rozamiento entre partículas y la cohesión.

**Pavimento Rígido.** Pavimento que distribuye las cargas al terreno de fundación y en cuya superficie hay una capa de rodaje compuesta por una losa de hormigón de cemento Portland con resistencia a la flexión relativamente elevada.

**Pista (RWY).** Área rectangular definida en un aeródromo terrestre preparada para el aterrizaje y el despegue de las aeronaves.

**Pista de despegue.** Pista destinada exclusivamente a los despegues.





**Pista de vuelo por instrumentos.** Uno de los siguientes tipos de pista destinados a la operación de aeronaves que utilizan procedimientos de aproximación por instrumentos:

- (1) **Pista para aproximaciones que no son de precisión.** Pista de vuelo servida por ayudas visuales y ayudas no visuales en apoyo de procedimientos de aproximación por instrumentos con mínimos que no estén por debajo de una altura de descenso (MDH) de 75 m (250 pies)
- (2) **Pista para aproximaciones de precisión de Categoría I.** Pista de vuelo servida por ayudas visuales y ayudas no visuales en apoyo de procedimientos de aproximación por instrumentos con una altura de decisión (DH) no inferior a 60m (200 pies).
- (3) **Pista para aproximaciones de precisión de Categoría II.** Pista de vuelo servida por ayudas visuales y ayudas no visuales en apoyo de procedimientos de aproximación por instrumentos con una altura de decisión (DH) no inferior a 30 metros (100 pies)

*Nota 1. Las ayudas visuales no tienen necesariamente que acomodarse a la escala que caracterice las ayudas no visuales que se proporcionen. El criterio para la selección de las ayudas visuales se basa en las condiciones en que se trata de operar.*

*Nota 2. Para más información sobre las operaciones de aproximación por instrumentos y los procedimientos relativos al establecimiento de mínimos de utilización de aeródromos, consúltase el Manual de operaciones Todo Tiempo (Doc. 9365), capítulo 2.*

**Pista de vuelo visual.** Pista destinada a las operaciones de aeronaves que utilicen procedimientos de aproximación visual o que den apoyo a procedimientos de aproximación por instrumentos con mínimos no inferiores a 150m (500 pies) por encima de la elevación del aeródromo.

**Pista para aproximaciones de precisión.** Véase pista de vuelo por instrumentos.

**Pistas para aproximaciones con guía vertical (APV).** – Pistas destinadas a las operaciones de aeronaves que emplean procedimientos de aproximación por instrumentos en el que se utiliza guía lateral y vertical, pero que no satisfacen los requisitos establecidos para las operaciones de aproximación y aterrizaje de precisión.

**Pistas casi paralelas.** Pistas que no se cortan, pero cuyas prolongaciones de eje forman un ángulo de convergencia o de divergencia de 15 grados o menos.

**Pista principal.** Pistas que se utilizan con preferencia a otras, siempre que las condiciones lo permitan.

**Plantaciones:** Gran explotación agrícola o cultivo extensivo de ciertas plantas industriales.

**Plataforma (APN).** Área definida, en un aeródromo terrestre, destinada a dar cabida a las aeronaves para los fines de embarque o desembarque de pasajeros, correo o carga, abastecimiento de combustible, estacionamiento o mantenimiento.

**Plataforma de viraje en la pista.** Una superficie definida en el terreno de un aeródromo adyacente a una pista con la finalidad de completar un viraje de 180° sobre una pista.

**Principios relativos a factores humanos.** Principios que se aplican al diseño, certificación, instrucción, operaciones y mantenimiento aeronáuticos y cuyo objeto consiste en establecer una interfaz segura entre los componentes humano y de otro tipo del sistema mediante la debida consideración de la actuación humana.

**Puesto de estacionamiento de aeronave.** Área designada en una plataforma, destinada al estacionamiento de una aeronave.



**Punto crítico (HOT SPOT).** Sitio del área de movimiento de un aeródromo con antecedentes o riesgo potencial de colisión o de incursión en la pista, y en el que es necesario que pilotos y conductores presten mayor atención.

**Punto de espera de la pista.** Punto designado destinado a proteger una pista, una superficie limitadora de obstáculos o un área crítica o sensible para el sistema ILS, en el que las aeronaves en rodaje y los vehículos se detendrán y se mantendrán a la espera, a menos que la torre de control de aeródromo autorice lo contrario.

**Punto de espera en la vía de vehículos.** Punto designado en el que puede requerirse que los vehículos esperen.

**Punto de espera intermedio.** Punto designado destinado al control del tránsito, en el que las aeronaves en rodaje y los vehículos se detendrán y mantendrán a la espera hasta recibir una nueva autorización de la torre de control de aeródromo.

**Punto de referencia de aeródromo.** Punto cuya situación geográfica designa al aeródromo.

**Rayo láser.** Acrónimo de "amplificación de luz por emisión estimulada por radiación". Un dispositivo que produce un intenso haz direccional y coherente de la luz que su uso puede causar en el espacio aéreo navegable, posibles efectos peligrosos en particular, a los pilotos durante las fases críticas del vuelo, tales como el despegue y aproximación / aterrizaje.

**Referencia (DATUM).** Toda cantidad o conjunto de cantidades que pueda servir como referencia o base para el cálculo de otras cantidades (ISO 19104\*)

**Referencia Geodésica:** conjunto mínimo de parámetros requeridos para definir la ubicación y orientación del sistema de referencia local con respecto al sistema/marco de referencia mundial.

**Salidas paralelas independientes.** Salidas simultáneas desde pistas de vuelo por instrumentos paralelas o casi paralelas.

**Sección de pista.** Segmento de una pista en la que prevalece una pendiente general ascendente, descendente o suave y continúa. La longitud de esta sección generalmente es de 30 a 60 m, o más, dependiendo del perfil longitudinal y de la condición del pavimento.

**Sendas peatonales.** Sendas marcadas para el movimiento seguro de peatones.

**Señal.** Símbolo o grupo de símbolos expuestos en la superficie del área de movimiento a fin de transmitir información aeronáutica.

**Señal de identificación de aeródromo.** Señal colocada en un aeródromo para ayudar a que se identifique el aeródromo desde el aire.

**Servicio de dirección en la plataforma.** Servicio proporcionado para regular las actividades y el movimiento de aeronaves y vehículos en la plataforma.

**Servicios de escala.** Servicios necesarios para la llegada de una aeronave a un aeropuerto y su salida de éste, con exclusión de los servicios de tránsito aéreo.

**Sistema autónomo de advertencia de incursión en la pista (ARIWS).** Sistema para la detección autónoma de una incursión potencial de la ocupación de una pista en servicio, que envía una advertencia directa a la tripulación de vuelo o al operador de un vehículo.

**Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS).** Enfoque sistemático para la gestión de la seguridad operacional que incluye las estructuras orgánicas, la obligación de rendición de cuentas, las políticas y los procedimientos necesarios.





**Sistema de parada.** Sistema diseñado para desacelerar a un avión en caso sobrepaso de pista.

**Superficies limitadoras de obstáculos.** Se denominan superficies limitadoras de obstáculos, a los planos imaginarios, oblicuos y horizontales, que se extienden sobre cada aeródromo y aeropuerto y sus inmediaciones, tendientes a limitar la altura de los obstáculos a la circulación aérea.

**Temperatura Estándar.** A nivel del mar 15°C, descendiendo con un gradiente de - 0,065°C por cada metro de Elevación del Aeródromo sobre el nivel del mar.

**Temperatura de referencia.** Es la temperatura media mensual de las máximas temperaturas diarias del mes más caluroso del año. En este documento, el mes que registra la temperatura media más elevada del año.

**Tiempo de conmutación (luz).** El tiempo requerido para que la intensidad efectiva de la luz medida en una dirección dada disminuya a un valor inferior al 50% y vuelva a recuperar el 50% durante un cambio de la fuente de energía, cuando la luz funciona a una intensidad del 25% o más.

**Transporte aéreo público.** Transporte por vía aérea de pasajeros, equipajes, correo y carga, mediante remuneración. Pueden ser internos o internacionales, regulares o no regulares.

**Transporte aéreo regular.** Transporte aéreo entre dos o más puntos, ajustándose a horarios, tarifas e itinerarios predeterminados y de conocimiento general mediante vuelos tan regulares y frecuentes que pueden reconocerse como sistemáticos.

**Umbral (THR).** Comienzo de la parte de pista utilizable para el aterrizaje.

**Umbral desplazado.** Umbral que no está situado en el extremo de la pista.

**Vegetación:** Es el conjunto de plantas o de vegetales que crece sobre una superficie de suelo o en un medio acuático.

**Verificación por redundancia cíclica (CRC).** Algoritmo matemático aplicado a la expresión digital de los datos que proporcionan cierto nivel de garantía contra la pérdida o alteración de los datos.

**Vía de vehículos.** Un camino de superficie establecido en el área de movimiento destinado a ser utilizado exclusivamente por vehículos.

**Zona de parada (SWY).** Área rectangular definida en el terreno situado a continuación del recorrido de despegue disponible, preparada como zona adecuada para que puedan pararse las aeronaves en caso de despegue interrumpido.

**Zona despejada de obstáculos (OFZ).** Espacio aéreo por encima de la superficie de aproximación interna, de la superficie de transición interna, de la superficie de aterrizaje interrumpido y de la parte de la franja limitada por esas superficies, no penetrada por ningún obstáculo fijo salvo uno de masa ligera montado sobre soportes frangibles necesarios para fines de navegación aérea.

**Zonas de protección.** Limitaciones al dominio en beneficio de la navegación aérea:

- (1) Principio. El fraccionamiento de tierras, las modificaciones o ampliaciones de centros poblados y las propiedades vecinas a los aeródromos y aeródromos comprendidos en las zonas de protección que para cada caso establezca la ACC, estarán sujetos a restricciones especiales en lo referente a construcción y mantenimiento de edificaciones, instalaciones y cultivos que puedan afectar la seguridad de las operaciones aeronáuticas.





- (2) Servidumbre. Los planos de zonas de protección de cada aeródromo, incluirán las áreas en que está prohibido levantar cualquier obstáculo de las características indicadas en el Libro XXXV – Parte I Diseño de Aeródromos y documentación relacionada.

**Zona de toma de contacto (TDZ).** Parte de la pista, situada después del umbral, destinada a que las aeronaves que aterrizan hagan el primer contacto en la pista.

**Zona de vuelo crítica de rayos láser (LCFZ).** Espacio aéreo en la proximidad de un aeródromo, pero fuera de la LFFZ en que la radiación queda limitada a un nivel en el que no sea posible que cause efectos de deslumbramiento.

**Zona de vuelo normal (NFZ).** Espacio aéreo no definido como LFFZ, LCFZ o LSFZ pero que debe estar protegido de radiaciones láser que puedan causar daños biológicos a los ojos.

**Zona de vuelo sensible de rayos láser (LSFZ).** Espacio aéreo exterior y no necesariamente contiguo a las LFFZ y LCFZ en que la radiación queda limitada a un nivel en que no sea posible que los rayos encieguen o tengan efecto post-imagen.

**Zona de vuelo sin rayos láser (LFFZ).** Espacio aéreo en la proximidad del aeródromo donde la radiación queda limitada a un nivel en que no sea posible que cause interrupciones visuales.

**Zona libre de obstáculos (CWY).** Área rectangular definida en el terreno o en el agua y bajo control de la Autoridad AAC, designada o preparada como área adecuada sobre la cual un avión puede efectuar una parte del ascenso inicial hasta una altura especificada.

**Zona de vuelo protegidas.** Espacio aéreo específicamente destinado a moderar los efectos peligrosos de la radiación por rayos láser.

**ARTÍCULO SEGUNDO: MODIFICAR** el Artículo 2 del XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:

### Sección Segunda

#### Acrónimos

**Artículo 2:** En el presente Libro, los acrónimos indicados a continuación, tendrán los siguientes significados:

**ACN:** Índice de clasificación de aeronaves (Aplicable hasta el 27 de noviembre de 2026)

**ACR:** Índice de Clasificación de aeronaves (Aplicable a partir del 28 de noviembre de 2026)

**AIP:** Publicación de información aeronáutica.

**APAPI:** Indicador Simplificado de trayectoria de aproximación de Precisión.

**aprox.:** Aproximadamente

**ARIWS:** Sistema autónomo de advertencia de incursión en la pista

**ASDA:** Distancia disponible de aceleración-parada

**ATS:** Servicio de tránsito aéreo.



**C:** Grados Celsius

**CBR:** Índice de soporte de California

**Cd:** Candela

**CIE:** Comisión Internacional de Iluminación

**Cm:** Centímetro

**CRC:** Verificación por redundancia cíclica

**DME:** Equipo radio telemétrico

**E:** Modulo de Elasticidad

**FOD:** Objeto extraño

**Ft:** Pie

**GSE:** Equipo auxiliar de tierra

**ILS:** Sistema de aterrizaje por instrumentos

**IMC:** Condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos

**K:** Grados Kelvin

**Kg:** Kilogramo

**Km:** Kilómetro

**km/h:** Kilómetro por hora

**Kt:** Nudo

**L:** Litro

**LCFZ:** Zona de vuelo crítica de rayos láser

**LDA:** Distancia de aterrizaje disponible

**LFFZ:** Zona de vuelo sin rayos láser

**LSFZ:** Zona de vuelo sensible de rayos láser

**m:** Metro

**máx.:** Máximo

**mn:** Mínimo

**mm:** Milímetro

**MN:** Mega Newton

**MPa:** Mega Pascal



**MSL:** Nivel medio del mar

**NFZ:** Zona de vuelo normal

**NM:** Milla marina

**UN:** No utilizable

**OCA/H:** Altitud/altura de franqueamiento de obstáculos

**OFZ:** Zona despejada de obstáculos

**OLS:** Superficie limitadora de obstáculos

**OMGWS:** Anchura exterior entre ruedas del tren de aterrizaje principal

**PAPI:** Indicador de trayectoria de aproximación de precisión

**PCN:** Numero de clasificación de pavimentos (Aplicable hasta el 27 de noviembre de 2026)

**PCR:** Índice de clasificación de pavimentos (Aplicable a partir del 28 de noviembre de 2026)

**RESA:** Área de seguridad de extremo de pista

**RDRS:** Letrero de distancia remanente de la pista

**SEI:** Salvamento y extinción de incendios

**RVR:** Alcance visual en la pista

**SMS:** Sistema de gestión de la seguridad operacional

**TODA:** Distancia de despegue disponible

**TORA:** Recorrido de despegue disponible

**VMC:** Condiciones meteorológicas de vuelo visual

**VOR:** Radiofaro omnidireccional VHF

**ARTÍCULO TERCERO: MODIFICAR** el Artículo 17 del XXXV Parte II – Operaciones de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:

#### **CAPITULO 1 – GENERALIDADES**

...

#### **Sección Octava**

#### **Competencia del personal operacional y de mantenimiento**

#### **Competencia y capacitación del personal clave**

**Artículo 17:** ...

(1) ...





Resolución de Junta Directiva No.039  
Página No. 15

- (5) El operador de aeródromo debe determinar la dotación suficiente de personal para las áreas operativas y de mantenimiento, basándose en una evaluación técnica de las condiciones operacionales específicas de cada aeródromo, la densidad del tránsito aéreo y las funciones asignadas a cada área. Esta información deberá documentarse y estará disponible para la AAC cuando así lo requiera.

*Nota: Este requerimiento es aplicable para la determinación del personal asignado a las siguientes áreas: Operaciones de aeródromo, mantenimiento de características físicas, mantenimiento de sistemas eléctricos y ayudas visuales, gestión del peligro de fauna, Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS). Para la dotación del personal del SSEI véase el Capítulo V, Sección Décima Tercera del presente Libro.*

- (6) El operador de aeródromo debe mantener un registro de todo el entrenamiento completado para cada individuo conforme a esta sección que incluya, como mínimo, una descripción y fecha del entrenamiento recibido. Se debe mantener tales archivos durante el período que la AAC lo establezca.
- (7) El operador de aeródromo debe establecer un programa para actualizar la competencia del personal que realiza las actividades críticas de operación y mantenimiento del aeródromo conforme a los documentos relacionados con la presente reglamentación y demás disposiciones que la AAC establezca.
- 8) El operador de aeródromo debe equipar el personal con los recursos suficientes para cumplir con los requisitos establecidos en este Capítulo.
- (9) El operador de aeródromo debe entrenar todo el personal que tiene acceso a las áreas de movimiento y todas las áreas dentro del perímetro del aeródromo que cumple tareas conforme a los requisitos del manual de aeródromo y los requisitos de este Capítulo.
- (10) El operador de aeródromo debe implantar un programa de instrucción en seguridad operacional que asegure que el personal que tiene acceso al área de movimiento cuente con la instrucción y competencias necesarias para cumplir con sus funciones en el marco del SMS.
- (11) El operador de aeródromo debe asegurar que el personal que lleve a cabo el análisis de sucesos de seguridad operacional sea competente y haya sido entrenado para realizar esa tarea. (OACI/D.9774/Vol.I/C.3/Secc-D/3D.2)

**ARTÍCULO CUARTO: MODIFICAR** el Artículo 34 del Libro XXXV Parte II – Operaciones de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:

#### **Sección Cuarta** **Retiro de aeronaves inutilizadas**

*Nota. Para la información sobre servicios de retiro de aeronaves inutilizadas, véase Capítulo V, Sección Décima Cuarta del presente libro.*

**Artículo 34:** Debe ponerse a disposición de los explotadores de aeronaves, cuando lo soliciten, el número de teléfono o dirección de correo electrónico de la oficina del coordinador de aeródromo encargado de las operaciones de retiro de una aeronave inutilizada en el área de movimiento o en sus proximidades.

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT17/C2/2.10.1)



Resolución de Junta Directiva No.039  
Página No. 16

**ARTÍCULO QUINTO: MODIFICAR** el Artículo 69 del Libro XXXV Parte II – Operaciones de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:

**Sección Segunda**  
**Áreas fuera de servicio**

**Artículo 69:** El operador del aeródromo debe establecer procedimientos para disponer de ayudas visuales en las áreas de movimiento que se encuentren cerradas, ya sea de forma permanente o temporal. Estas ayudas visuales deben cumplir con las especificaciones de emplazamiento y características establecidas en el RACP, Libro XXXV – Parte I – Diseño de Aeródromos, Capítulo VIII – Ayudas Visuales Indicadoras de Zonas de Uso Restringido, así como en su Apéndice 5 – Señalización del Área de Movimiento, Capítulo 5, y Apéndice 6 – Iluminación del Área de Movimiento, Capítulos 1 y 2. Esto incluye señales, luces, letreros y balizas que indiquen áreas fuera de servicio. Estas áreas pueden ser:

- (1) Las áreas que se encuentren en el área de movimiento o que estén adyacentes a esta u otra área del aeródromo, en el que pueda operar una aeronave de transporte.
- (2) Todo equipo de construcción y obra de construcción que afecte el movimiento seguro de las aeronaves en el aeródromo.
- (3) Cualquier área adyacente a una radio ayuda que interfiera contra una señal, o afecte a la radio ayuda

**ARTÍCULO SEXTO: MODIFICAR** el Artículo 118 del Libro XXXV Parte II – Operaciones de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:

**Sección Décima Cuarta**  
**Traslado de Aeronaves Inutilizadas**

**Artículo 118:** El operador del aeródromo deberá disponer y establecer un plan para el traslado de aeronaves que queden inutilizadas en el área de movimiento o en sus proximidades y designar un Coordinador para poner en práctica el plan, en el que se debe incluir:

Nombre:

Puesto:

Teléfono:

Dirección:

Correspondiente al personal y organismos involucrados en la ejecución del plan.

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT17/C9/9.3.1)

*Nota. La CA/005-2017 - Guía para instaurar el plan de traslado de aeronaves inutilizadas, ofrece mayor orientación.*

**ARTÍCULO SÉPTIMO: ADICIONAR** el Artículo 136A del Libro XXXV Parte II – Operaciones de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:

**Artículo 136A:** Debería asignarse a las aeronaves un puesto de estacionamiento o área de plataforma apropiado a sus características.

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C9/9.5.5)





**ARTÍCULO OCTAVO: ADICIONAR** el Artículo 136B del Libro XXXV Parte II – Operaciones de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:

**Artículo 136B:** Debería realizarse una evaluación de los riesgos cuando exista la necesidad de estacionar aeronaves en zonas distintas de los puestos de estacionamiento o la plataforma.

*Nota. Puede plantearse la necesidad de estacionar aeronaves en otras zonas en situaciones como desvíos masivos, acontecimientos especiales, condiciones meteorológicas adversas, requisitos de contingencia, obras en curso, etc.*  
(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C9/9.5.6)

**ARTÍCULO NOVENO: ADICIONAR** el Artículo 136C del Libro XXXV Parte II – Operaciones de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:

**Artículo 136C:** Al asignar una aeronave a un puesto de estacionamiento, deberían considerarse los siguientes parámetros:

- (1) ayudas de estacionamiento;
- (2) instalaciones que prestan servicios a los puestos de estacionamiento;
- (3) proximidad de la infraestructura;
- (4) otras aeronaves estacionadas en los puestos de estacionamiento vecinos;
- (5) las dependencias del puesto de estacionamiento de la aeronave; y
- (6) la protección contra el chorro de los reactores y el torbellino de las hélices.

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C9/9.5.7)

**ARTÍCULO DÉCIMO: MODIFICAR** el Artículo 137 del Libro XXXV Parte II – Operaciones de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:

**Artículo 137:** El operador de aeródromo debe establecer los procedimientos para que los vehículos de emergencia que circulen, en respuesta a una situación de emergencia, tengan prioridad sobre el resto del tráfico de movimiento en la superficie.

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C9/9.5.8)

**ARTÍCULO DÉCIMO PRIMERO: MODIFICAR** el Artículo 138 del Libro XXXV Parte II – Operaciones de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:

**Artículo 138:** La dependencia que suministre el servicio de dirección de plataforma debe establecer los procedimientos para que los vehículos que circulen en la plataforma vedan el paso a:

- (1) los vehículos de emergencia, a las aeronaves en rodaje, a las que estén a punto de iniciar el rodaje, y a las que sean empujadas o remolcadas; y
- (2) vehículos de conformidad con los reglamentos locales.

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C9/9.5.9)

**ARTÍCULO DÉCIMO SEGUNDO: ADICIONAR** el Artículo 138A del Libro XXXV Parte II – Operaciones de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:

**Artículo 138A:** Se proporcionará guía a las aeronaves al llegar o salir del puesto de estacionamiento.





Resolución de Junta Directiva No.039  
Página No. 18

*Nota. Para proporcionar guía a las aeronaves podrán usarse sistemas visuales de guía de atraque, personal, iluminación o señalización.*

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C9/9.5.10)

**ARTÍCULO DÉCIMO TERCERO: MODIFICAR** el Artículo 139 del Libro XXXV Parte II – Operaciones de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:

**Artículo 139.** La dependencia que suministre el servicio de dirección de plataforma debe establecer los procedimientos para vigilar en forma presencial o a distancia que se mantengan los márgenes de separación recomendados.

*Nota. Pueden producirse dependencias en el puesto de estacionamiento cuando se usan múltiples ejes en un mismo puesto de estacionamiento, lo que crea posibles variaciones en las separaciones de los obstáculos fijos o móviles con los puestos adyacentes.*

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C9/9.5.11)

**ARTÍCULO DÉCIMO CUARTO: ADICIONAR** el Artículo 139A del Libro XXXV Parte II – Operaciones de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:

**Artículo 139A:** Se observarán procedimientos de parada de emergencia para detener a las aeronaves que proceden a estacionar cuando se vea comprometida la seguridad operacional en el puesto de estacionamiento.

*Nota. Los procedimientos sobre instrucción del personal operacional y sobre seguridad operacional y operaciones en la plataforma se especifican en la Circular Aeronáutica 010-2022 - Guía para el operador de aeródromo para establecimiento del programa de instrucción de su personal clave*

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C9/9.5.12)

**ARTÍCULO DÉCIMO QUINTO: ADICIONAR** el Artículo 139B del Libro XXXV Parte II – Operaciones de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:

**Artículo 139B:** No se permitirá que el personal, salvo el necesario para ayudar en la llegada y salida inicial de la aeronave, se acerque a la aeronave cuando las luces anticolidión estén encendidas y los motores en marcha.

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C9/9.5.13)

**ARTÍCULO DÉCIMO SEXTO: ADICIONAR** el Artículo 139C del Libro XXXV Parte II – Operaciones de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:

**Artículo 139C:** Las aeronaves estacionadas estarán debidamente sujetas para evitar cualquier movimiento involuntario.

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C9/9.5.14)

**ARTÍCULO DÉCIMO SÉPTIMO: MODIFICAR** el Artículo 140 del Libro XXXV Parte II – Operaciones de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:

**Sección Décima Séptima**  
**Abastecimiento de combustible para las aeronaves –**  
**Consideraciones de seguridad operacional**



Resolución de Junta Directiva No.039  
Página No. 19

**Artículo 140.** El operador de aeródromo debe establecer los procedimientos para que el proveedor del servicio de suministro de combustible de aviación, tome las medidas de seguridad correspondiente para el almacenamiento, transporte, suministro y el abastecimiento de las aeronaves.

**ARTÍCULO DÉCIMO OCTAVO: MODIFICAR** el Artículo 146 del Libro XXXV Parte II – Operaciones de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así

**Artículo 146:** El operador de aeródromo debe establecer los procedimientos para que se disponga, por lo menos, de un extintor de 125 libras para aeronaves con envergadura de 24m o más, o de 2 extintores de 20 libras para aeronaves con envergadura de menos de 24m, en cada posición donde se realice operación, y de personal entrenado en el uso de extintores. Los agentes extintores recomendados deben ser eficaces, seguros para el personal y no causar daños a las aeronaves.

**ARTÍCULO DÉCIMO NOVENO: ADICIONAR** el Artículo 146A del Libro XXXV Parte II – Operaciones de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:

**Artículo 146A:** En las operaciones de abastecimiento de combustible se dispondrá de suficiente equipo extintor de incendios, por lo menos para la intervención inicial en caso de que se incendie el combustible, y de personal entrenado para ello; y para atender a un derramamiento importante de combustible o a un incendio, deberá existir algún procedimiento para requerir la presencia inmediata de los servicios de salvamento y extinción de incendios.  
(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C9/9.6.1)

**ARTÍCULO VIGÉSIMO: MODIFICAR** el Artículo 154 del Libro XXXV Parte II – Operaciones de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:

**Artículo 154:** El operador debe proporcionar radar de movimiento en la superficie en el área de maniobras de los aeródromos destinados a ser utilizados en condiciones de alcance visual en la pista inferior a un valor de 300 m. o cuando el volumen de tránsito y las condiciones de las operaciones sean tales que no pueda mantenerse la regularidad de la circulación del tránsito por otros procedimientos e instalaciones.  
(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C9/9.8.7, 9.8.8)

**ARTÍCULO VIGÉSIMO PRIMERO: ADICIONAR** el Artículo 176A del Libro XXXV Parte II – Operaciones de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:

#### Sección Vigésima Octava Control de FOD

**Artículo 176 A:** El operador de aeródromo debe establecer e implementar un programa de control de FOD acorde con los riesgos evaluados y adecuado a las condiciones operacionales locales, que incluya:

- (1) Las acciones para la prevención, detección, eliminación y evaluación.
- (2) Sensibilización, instrucción y educación, así como medidas para la prevención de FOD.
- (3) Métodos para el monitoreo e inspección del área de movimiento.





(4) Procedimientos operacionales y, cuando proceda, preverá la disponibilidad de equipos para la remoción, contención y eliminación de FOD del área de movimientos.

(5) Metodología para recopilación y análisis periódicas de los datos e información sobre FOD.

**ARTÍCULO VIGÉSIMO SEGUNDO: MODIFICAR** el Artículo 232 del Libro XXXV Parte II – Operaciones de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así

**Artículo 232:** El operador de un aeródromo que desee construir, alterar, activar o desactivar un aeródromo o el área de movimiento del mismo, debe notificar sus intenciones a la AAC y someter el proyecto a ejecutar, al análisis y aceptación por parte de la misma, con anterioridad al inicio de los trabajos constructivos. Esto no aplica a proyectos que involucran:

(1) Un aeródromo sujeto a las condiciones de un convenio del Estado, que requiere un plan de aeródromo vigente aprobado por la AAC;

*Nota: Cualquier parte del área de movimiento a ser modificada, interrumpida o suspendida por un período temporal o permanente, requiere la notificación por parte del operador a la AAC, la implementación de señales, letreros e iluminación de áreas de movimientos cerradas y su correspondiente publicación en NOTAM.*

**ARTÍCULO VIGÉSIMO TERCERO: DEROGAR** el APÉNDICE 2 del Libro XXXV Parte II – Operaciones de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual queda así:

#### APÉNDICE 2: DEROGADO

**ARTÍCULO VIGÉSIMO CUARTO: MODIFICAR** la Sección 1 del Capítulo 2 del Apéndice 7, del Libro XXXV Parte II – Operaciones de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), la cual quedará así:

#### SECCIÓN 1. COMITÉ NACIONAL PARA LA GESTIÓN Y PREVENCIÓN DE FAUNA EN LA AVIACIÓN CIVIL.

a.

...

e. Estructura del Comité Nacional y Metodología de Trabajo.

...

5. La Autoridad Aeronáutica Civil, mediante nota formal, solicitará a los entes gubernamentales y no gubernamentales que integran las comisiones del Comité Nacional, la designación de dos representantes, un principal y un suplente, para participar en las reuniones y actividades del Comité Nacional. Las designaciones deberán incluir el nombre completo, número de cédula, cargo, número telefónico y dirección de correo electrónico de los designados. Se recomienda que los representantes designados, mantengan vínculo directo o comunicación efectiva con el despacho superior o dirección de la entidad que representan.

6. La Autoridad Aeronáutica Civil notificará, con al menos veinte (30) días calendario de antelación, la fecha, hora y lugar de celebración de las reuniones y actividades ordinarias del Comité Nacional, mediante comunicación dirigida a los correos electrónicos de los representantes designados. Los suplentes solo





Resolución de Junta Directiva No.039  
Página No. 21

participarán en ausencia del principal, salvo que circunstancias excepcionales justifiquen la participación de ambos.

7. Las reuniones del Comité Nacional serán presenciales. No obstante, en casos debidamente justificados de fuerza mayor que impidan o dificulten el desarrollo presencial de las reuniones, podrán desarrollarse mediante modalidades virtuales y/o híbridas, garantizando en todo momento el cumplimiento de los mismos lineamientos y metodologías de trabajo establecidos para reuniones presenciales.
  8. Las consultas realizadas, así como las acciones tomadas durante las reuniones del Comité Nacional, deberán ser registradas por la Secretaría del Comité Nacional. Periódicamente, se deberá realizar una evaluación de dichas acciones.
  9. Las reuniones del Comité Nacional, así como sus decisiones, deberán contemplar la participación activa en lo posible de la totalidad o la mayoría de miembros de ambas comisiones (La Organizadora/Ejecutora y La Consultiva de Coordinación y Apoyo).
  10. Las decisiones y acciones tomadas durante las reuniones del Comité Nacional, que requieran ser sometidas a votación, serán aprobadas por la mayoría simple de votos de los miembros presentes. Las representaciones que asistan a las reuniones del Comité Nacional con más de una persona y que tengan las mismas funciones, se contabilizará su voto como uno solo.
  11. El Comité Nacional, así como los Comités de Aeródromos, deben mantener comunicación expedita para propiciar el intercambio de información de relevancia, con la finalidad de poder responder integralmente y con diligencia, tanto en actividades de prevención como de mitigación, dentro de un marco de seguridad operacional aceptable.
- ...
- g.
- ...
- iii. Representantes del sector aeronáutico:
    - Representación de la AAC en las siguientes Unidades Gestoras:
      - Dirección General, Dirección de Aeropuertos, Dirección de Seguridad Aérea, Dirección de Navegación Aérea, con representación de los Servicios de Tránsito Aéreo, Búsqueda y Rescate, Servicio de Extinción de Incendios (SEI-Bomberos aeronáuticos); Operaciones, mantenimiento de aeródromos; Oficina de Normas y Seguridad Operacional de Aeródromos.

**ARTÍCULO VIGÉSIMO QUINTO: MODIFICAR** el Capítulo 3 del Apéndice 10, del Libro XXXV Parte II – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:

### CAPÍTULO 3

#### REQUERIMIENTOS MÍNIMOS PARA EL MANTENIMIENTO

- a. El operador del aeródromo debe considerar que una luz está fuera de servicio cuando la intensidad media de su haz principal sea inferior al 50% del valor especificado en la figura correspondiente el Adjunto B del Apéndice 6 del Libro XXXV - Parte I – Diseño de aeródromos.



Para las luces en que se requiera que la intensidad media de diseño del haz principal sea superior al valor especificado en la figura correspondiente del Adjunto B, se considerará que una luz está fuera de servicio cuando la intensidad media de su haz principal sea inferior al 50 % de ese valor superior y no el valor especificado en el Adjunto B del Apéndice 6.  
(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C10/10.5.1)

...

h. El sistema de mantenimiento preventivo, empleado para barras de parada en puntos de espera de la pista, utilizados en relación con una pista destinada a operaciones en condiciones de alcance visual en la pista inferior a 300 m, tendrá el objetivo siguiente:

- a. Que nunca estén fuera de servicio más de dos luces; y
- b. Que no queden fuera de servicio dos luces adyacentes a no ser que el espaciado entre luces sea mucho menor que el especificado.

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C10/10.5.8)

i. El sistema de mantenimiento preventivo utilizado para las calles de rodaje, destinadas a ser empleadas en condiciones en las que el alcance visual en la pista sea inferior a unos 300 m, tendrá como objetivo que no se encuentren fuera de servicio dos luces adyacentes de eje de calle de rodaje.

(OACI/A.14/Vol.I/ADMT18/C10/10.5.9)

...

**ARTÍCULO VIGÉSIMO SEXTO: MODIFICAR** la tabla 10-3-1 del Apéndice 10, del Libro XXXV Parte I – Diseño de Aeródromos, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), la cual quedará así:

Parámetro	Norma	Tolerancia / Limite inicial	Tolerancia / Limite de Operación
<b>Sistema de mantenimiento de aproximaciones de precisión Categoría II o III</b>			
<b>Luces de Pista</b>			
Luces de umbral	Todas encendidas	Todas encendidas	95% encendidas
Luces de extremo	Todas encendidas	Todas encendidas	75% encendidas
Luces de borde	Todas encendidas	Todas encendidas	95% encendidas
Luces de eje de pista	Todas encendidas	Todas encendidas	95% encendidas
Luces de zona de toma de contacto	Todas encendidas	Todas encendidas	90% encendidas
<b>Sistema de iluminación de aproximación de precisión de Categoría II</b>			
Las luces de los 450m internos	Todas encendidas	Todas encendidas	95% encendidas
Las luces situadas más allá de 450m del umbral	Todas encendidas	Todas encendidas	85% encendidas
<b>Barras de parada en puntos de espera de la pista alcance visual en la pista inferior a 300m</b>			
Luces de barra de parada	Todas encendidas	Todas encendidas	nunca estén fuera de servicio más de dos luces
Luces de barra de parada	Todas encendidas	Todas encendidas	No queden fuera de servicio dos luces adyacentes
<b>Luces de borde de calle de rodaje</b>			
Luces de borde	Todas encendidas	Todas encendidas	85% encendidas para rutas CAT III no queden dos luces adyacentes fuera de servicio
Luces de eje de calle de rodaje	Todas encendidas	Todas encendidas	90% encendidas para rutas CAT III no queden dos luces adyacentes fuera de servicio




Resolución de Junta Directiva No.039  
Página No. 23

**ARTÍCULO VIGÉSIMO SÉPTIMO:** Esta Resolución entrará a regir a partir de su publicación en la Gaceta Oficial.

**FUNDAMENTO DE DERECHO:** Artículo 2; numerales 18 y 30 del Artículo 3; Artículo 20 y numeral 7 del Artículo 21 de la Ley 22 de 29 de enero de 2003.

**COMUNÍQUESE, PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.**

Dado en la ciudad de Panamá, a los dieciséis (16) días del mes de octubre de dos mil veinticinco (2025).

  
**PRESIDENTA DE LA JUNTA DIRECTIVA, ENCARGADA  
AZIHRA VALDES**

  
**SECRETARIO EJECUTIVO DE LA JUNTA DIRECTIVA  
RAFAEL BÁRCENAS CHIARI**



 **AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL  
SECRETARÍA GENERAL**  
FIEL COPIA DEL ORIGINAL QUE REPOSA  
EN LOS ARCHIVOS

Firma:   
Fecha: 10/16/2025







**RESOLUCIÓN No.370-DJ-DG-AAC**  
(De 6 de noviembre de 2025)

**“Por la cual se designa al Director General Encargado de la Autoridad Aeronáutica Civil”**

**EL DIRECTOR GENERAL**  
En uso de sus facultades legales y

**CONSIDERANDO:**

Que mediante la Ley 22 de 29 de enero de 2003, se creó la Autoridad Aeronáutica Civil como una entidad autónoma, con personería jurídica, patrimonio y recursos propios y autonomía en su régimen interno.

Que el artículo 4 de la Ley 22 de 29 de enero de 2003 establece que el Director General de la Autoridad Aeronáutica Civil tendrá la representación legal de la misma y será responsable de su dirección superior y titular de las atribuciones que las leyes y reglamentos le confieren.

Que el artículo 5 de la Ley 22 de 29 de enero de 2003, establece que, en caso de ausencia del Director General, el Subdirector General ejercerá la representación legal de la Autoridad Aeronáutica Civil.

Que tanto el Director General como el Subdirector General de la Autoridad Aeronáutica Civil, se encontrarán en misión oficial fuera del país, del ocho (08) al trece (13) de noviembre de 2025.

Que se hace necesario delegar el ejercicio de las atribuciones que las leyes y reglamentos confieren al Director General en la figura del Secretario General de la Autoridad Aeronáutica Civil.

**EN CONSECUENCIA,**

**RESUELVE:**

**ARTÍCULO PRIMERO: DESIGNAR a VÍCTOR GORDAY MORENO**, con cédula de identidad personal No.8-237-119, actual Secretario General de la Autoridad Aeronáutica Civil, como Director General Encargado de la Autoridad Aeronáutica Civil, del ocho (08) al trece (13) de noviembre de 2025, ya que el titular del cargo estará en misión oficial.

**COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE**

Dado en la ciudad de Panamá, a los seis (06) días del mes de noviembre de dos mil veinticinco (2025).

  
**CAP. RAFAEL BARCENAS CHIARI**  
 Director General



RV/CD/CCastillo

**AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL**  
**SUB DIRECCIÓN GENERAL**

**PEL COPIA DEL DOCUMENTO QUE**  
**REPOSA EN NUESTROS ARCHIVOS**

**FIRMA:** 

**FECHA:** 





**DECRETO ALCALDICIO No.07-2025  
DEL 14 DE OCTUBRE DE 2025**



**"Por medio del cual se ordena la suspensión de ventas de bebidas alcohólicas y actividad bailable en el Distrito de Santa Fe-Darién el día dos (2) de noviembre de 2025"**

**La suscrita Alcaldesa Municipal del Distrito de Santa Fe- Darién,  
En uso de sus facultades legales,**

**CONSIDERANDO:**

Que la ley 26 del 27 de marzo de 1941, expedida por la Asamblea Nacional de Panamá, sobre los días de fiesta Nacionales, días feriados y fiestas cívicas en la República, establece el día 2 de noviembre de cada año como el "día de los difuntos"

Que en el "Día de los Difuntos" se realizan pregustaciones a las tumbas del ciudadano que en vida rindieron servicios importantes a la Patria.

Que la religión católica, es considerada como mayoría de los panameños y los mismos recuerdan en esa fecha, con fervor cristiano a los difuntos, sin distinción de ninguna clase.

Que el "Día de los Difuntos" es una fecha que los panameños y extranjeros, residentes y visitantes del Distrito de Santa Fe-Darién, deben dedicarla a la reflexión y recuerdo de nuestros difuntos, con el debido respeto y consideración.

Que es competencia de la Alcaldesa conceder autorización para la realización de actividades bailables, así como para la venta de bebidas alcohólicas en el Distrito y por lo tanto, tiene igual competencia para suspender estas actividades.

**DECRETA**

**PRIMERO:** Suspender en el Distrito de Santa Fe- Darién la realización de actividades bailables, amenizadas por orquestas, conjuntos u otros medios de difusión de música, el uso de cajas de música y sinfonías, desde las doce y un minuto (12:01 a.m.) del día dos (2) de noviembre de 2025, hasta las once y cincuenta y nueve (11:59 p.m.) del día dos (2) de noviembre de 2025.

**SEGUNDO:** Suspender la venta de bebidas alcohólicas en todas las cantinas, bodegas, parrilladas, bares, distribuidoras, tiendas y supermercados del Distrito de Santa Fe- Darién, en los horarios señalados en el artículo anterior.

**TERCERO:** Sancionar con multas de Cien dólares 00/100 (US\$.100.00) a Mil balboas (US\$.1000.00) a los infractores de las disposiciones contenidas en este decreto, que serán aplicadas a prevención, por la Alcaldesa, y los Jueces Paz.

**CUARTO:** Quedan Facultados para citar y conducir, respectivamente, a los Infractores del Presente Decreto, los Jueces de Paz y miembros del Servicio Nacional De Frontera (SENAFRONT)

**QUINTO:** Este Decreto comenzará a regir a partir de su promulgación.

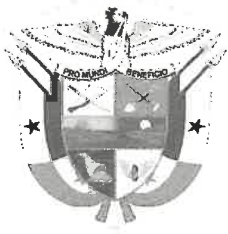
**Dado en la Ciudad de Santa Fe, a los 14 días del mes de octubre de 2025.**

Comuníquese y Cúmplase:



  
**YAMILETH CRUZ**  
 ALCALDESA DEL DISTRITO DE SANTA FE-DARIÉN





## DECRETO ALCALDICIO No.08-2025

Del 14 de octubre de 2025

**POR LA CUAL SE MODIFICA DE MANERA PROVISIONAL POR FIESTAS PATRIAS EL HORARIOS DE CANTINAS, BARES, Y LUGARES DE EXPENDIO DE BEBIDAS ALCOHOLICAS EN EL DISTRITO DE SANTA FE-DARIÉN.**

**LA SUSCRITA ALCALDESA MUNICIPAL DEL DISTRITO DE SANTA FE, EN USO DE SUS FACULTADES LEGALES.**

### CONSIDERANDO:

1. Que la República de Panamá inicia sus fiestas patrias en el mes de Noviembre, en donde celebramos con fervor patriótico nuestros Símbolos Patrios y de igual manera Nuestra Independencia de Colombia y España.
2. Que todos los habitantes de la República, celebran con fervor estas actividades patrias en todo el país departiendo con sus familiares, y que estas celebraciones se extienden hasta horas de la madrugada.
3. Que los dueños de cantinas, bares y lugares de expendio de bebidas alcohólicas del Distrito de Santa Fe, tienen conocimiento de los horarios Establecidos mediante Decretos Anteriores, para evitar especulaciones.
4. Que esta Administración Municipal es consciente que se debe Modificar la Regulación del Horario previamente establecido y que es su potestad legal el de regular los horarios de venta de bebidas alcohólicas en el Distrito de Santa Fe-Darién, para así apoyar a la comunidad en celebrar las fiestas Patrias de manera libre y espontánea apoyando la actividad Comercial que se da con estas actividades.
5. Que de acuerdo a lo que establece la Ley 55 de 1973, es Facultad del Alcalde Municipal, fijar el horario en el cual se podrá vender bebidas alcohólicas en los establecimientos dedicados a esta actividad al por menor, tales como bodegas, cantinas, bares y similares.
6. Que se incorpora a este Decreto, Los Establecimientos Comerciales denominados Parrilladas.

### DECRETA

**PRIMERO: Extender de manera Provisional por motivos de fiestas patrias, El horario de expendio y consumo de bebidas alcohólicas en cantinas, bares, parrilladas y demás lugares de expendio de licor al por menor, los días 3, 4, 5, 10, y 28 de Noviembre de 2025,**

- **En Cantinas y Bares:**
  - Lunes 3 de noviembre, apertura a las 09:00 a.m. y cierre a las 4.00 a.m. del día martes.
  - Martes 4 de noviembre, apertura a las 09:00 a.m. y cierre a las 4.00 a.m. del día miércoles.
  - Miércoles 5 de noviembre, apertura a las 09:00 a.m. y cierre a las 4.00 a.m.
  - Lunes 10 de noviembre, apertura a las 09:00 a.m. y cierre a las 4.00 a.m. del día martes.
  - Viernes 28 de noviembre apertura a las 09:00 a.m. y cierre a las 4.00 a.m.
- **En Parrilladas:**
  - 9:00 a.m. A 4:00 a.m. los días 3,4,5,10, y 28 de noviembre.

**SEGUNDO: El que contravenga lo Dispuesto en el Artículo Primero de este Decreto, será sancionado con multa de quinientos (B/. 500.00) a cinco mil balboas (B/.5.000.00) o su equivalente en arresto.**

**TERCERO: Es competente para sancionar las infracciones al presente Decreto, la Alcaldesa.**







**CUARTO:** Quedan Facultados para citar y conducir respectivamente a los Infractores del Presente Decreto, los Jueces de Paz, y miembros del Servicio Nacional de Frontera (SENAFRONT).

**QUINTO:** Este Decreto deroga cualquier otra disposición dictada sobre la materia y empieza a regir a partir de su promulgación.

Dado en la Ciudad de Santa Fe, a los 14 días del mes de octubre de 2025.

Comuníquese y Cúmplase:

  
YAMILETH CRUZ  
ALCALDESA DEL DISTRITO DE SANTA FE DARIEN



MUNICIPIO DE SANTA FE  
**FIEL COPIA  
DEL ORIGINAL**

