



Año CXX

Panamá, R. de Panamá viernes 24 de septiembre de 2021

Nº 29383

CONTENIDO

MINISTERIO DE VIVIENDA Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL

Resolución Nº 705-2021
(De viernes 10 de septiembre de 2021)

POR LA CUAL SE MODIFICA LA LÍNEA DE CONSTRUCCIÓN PARA LA FINCA 5778, CON CÓDIGO DE UBICACIÓN 8704, PROPIEDAD DE LA NACIÓN, ASIGNADA EN USO Y ADMINISTRACIÓN AL MINISTERIO DE EDUCACIÓN, DONDE SE UBICA LA ESCUELA REPÚBLICA DE VENEZUELA E INSTITUTO COMERCIAL BOLIVAR, UBICADOS EN EL CORREGIMIENTO DE CALIDONIA, DISTRITO Y PROVINCIA DE PANAMÁ.

AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL

Resolución de Junta Directiva Nº 011
(De miércoles 15 de septiembre de 2021)

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

Resolución de Junta Directiva Nº 012
(De miércoles 15 de septiembre de 2021)

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

Resolución de Junta Directiva Nº 013
(De miércoles 15 de septiembre de 2021)

POR MEDIO DE LA CUAL SE APRUEBAN LAS MODIFICACIONES AL LIBRO X, PARTES I Y II DEL REGLAMENTO DE AVIACIÓN CIVIL DE PANAMÁ (RACP).

Resolución de Junta Directiva Nº 015
(De miércoles 15 de septiembre de 2021)

POR MEDIO DE LA CUAL SE APRUEBAN LAS MODIFICACIONES AL LIBRO XXVII DEL REGLAMENTO DE AVIACIÓN CIVIL DE PANAMÁ (RACP), QUE REGULA LOS SERVICIOS DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO.

Resolución de Junta Directiva Nº 016
(De miércoles 15 de septiembre de 2021)

POR MEDIO DE LA CUAL SE APRUEBA EL PLAN NACIONAL DE CONTINGENCIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL DE LA REPÚBLICA DE PANAMÁ.

Resolución de Junta Directiva Nº 017
(De miércoles 15 de septiembre de 2021)

POR MEDIO DE LA CUAL SE AUTORIZA AL DIRECTOR GENERAL DE LA AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL A PROHIBIR MEDIANTE RESOLUCIÓN MOTIVADA, POR RAZONES DE SEGURIDAD PÚBLICA, LAS OPERACIONES DE LOS SISTEMAS DE AERONAVES PILOTADAS A DISTANCIA (RPAS), EN LOS CENTROS PENITENCIARIOS DE LA REPÚBLICA DE PANAMÁ.

AUTORIDAD NACIONAL DE TRANSPARENCIA Y ACCESO A LA INFORMACIÓN

Resolución N° ANTAI/DS/006-2021
(De martes 31 de agosto de 2021)

QUE CREA UNA COMISIÓN INTERINSTITUCIONAL DE SEGUIMIENTO DE POLÍTICAS PÚBLICAS ANTICORRUPCIÓN.

AUTORIDAD DEL TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE

Resolución N° 001-2021-RUVM
(De miércoles 22 de septiembre de 2021)

POR LA CUAL SE EXTIENDE LA VIGENCIA DE LAS PLACAS ÚNICAS Y DEFINITIVAS DE LOS VEHÍCULOS Y UNIDADES DE ARRASTRE, PARTICULARES Y OFICIALES, CORRESPONDIENTES AL PERÍODO 2021, POR CINCO AÑOS HASTA EL 2025, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES, EN VIRTUD DE LO ESTABLECIDO EN LA LEY 214 DE 4 DE MAYO DE 2021.

FISCALIA DE CUENTAS

Resolución N° FGC-048-21
(De lunes 20 de septiembre de 2021)

QUE ESTABLECE EL COMITÉ PERMANENTE DE SEGUIMIENTO Y EJECUCIÓN DE LOS CONVENIOS DE COOPERACIÓN Y ASISTENCIA MUTUA INTERINSTITUCIONALES NACIONALES E INTERNACIONALES SUSCRITOS POR LA FISCALÍA GENERAL DE CUENTAS.

ÓRGANO JUDICIAL

Acuerdo N° 10
(De viernes 17 de septiembre de 2021)

POR EL CUAL SE APRUEBA EL REGLAMENTO PARA LA EVALUACIÓN DEL DESEMPEÑO DE MAGISTRADOS, JUECES, SUPLENTE, PERSONAL DE APOYO JUDICIAL Y AUXILIARES ESPECIALIZADO.

CONSEJO MUNICIPAL DE CHAME / PANAMÁ

Acuerdo N° 14
(De jueves 09 de septiembre de 2021)

POR EL CUAL SE AUTORIZA AL SEÑOR ALCALDE PARA SUSCRIBIR CONVENIO O ADENDAS A CONVENIOS, ENTRE EL MUNICIPIO DE CHAME Y EL MINISTERIO DE EDUCACIÓN, PARA LA RECOLECCIÓN, TRANSPORTE Y DISPOSICIÓN FINAL DE LOS DESECHOS SÓLIDOS Y LIMPIEZA PERIMETRAL DE ÁREAS VERDES EN COLEGIOS PÚBLICOS DENTRO DEL DISTRITO DE CHAME.

CONSEJO MUNICIPAL DE SANTA FÉ / VERAGUAS

Acuerdo N° 06
(De jueves 15 de julio de 2021)

POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA EL ACUERDO NO.14 DEL 30 DE SEPTIEMBRE DE 2019 Y ACUERDAN QUE EN

REUNIÓN CELEBRADA EL DÍA 15 DE JULIO DE 2021, SE APROBÓ POR UNANIMIDAD LA SUMA DE VEINTE MIL BALBOAS (B/. 20,000.00) DE LA PARTIDA DEL PROGRAMA DE INVERSIÓN DE OBRAS PÚBLICAS Y SERVICIOS MUNICIPALES (PIOPSM) DE OCHO (8) JUNTAS COMUNALES (SANTA FE-CABECERA, CALOVEBORA, EL ALTO, EL CUAY, EL PANTANO, GATUNCITO, RÍO LUIS Y RUBÉN CANTÚ) Y LA ALCALDÍA PARA LA COMPRA DEL TERRENO PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL HOSPITAL DE SANTA FE.

AVISOS / EDICTOS



REPÚBLICA DE PANAMÁ
MINISTERIO DE VIVIENDA Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL
VICEMINISTERIO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

RESOLUCIÓN N° 105-2021
(de 10 de Sept. de 2021)

“Por cual se modifica la línea de construcción para la finca 5778, con código de ubicación 8704, propiedad de la Nación, asignada en uso y administración al Ministerio de Educación, donde se ubica la escuela República de Venezuela e Instituto Comercial Bolívar, ubicados en el corregimiento de Calidonia, distrito y provincia de Panamá”

EL MINISTRO DE VIVIENDA Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL
EN USO DE SUS FACULTADES LEGALES,

CONSIDERANDO :

Que es competencia del Ministerio de Vivienda y Ordenamiento Territorial, de conformidad al numeral 19 del artículo 2 de la Ley 61 del 23 de octubre de 2009, levantar, regular, y dirigir los planos reguladores, lotificaciones, zonificaciones, urbanizaciones, mapas oficiales, líneas de construcción y todos los demás asuntos que requieran la planificación de las ciudades, con la cooperación de los municipios y otras entidades públicas;

Que formalmente fue presentado ante la Dirección de Ordenamiento Territorial de este ministerio, para su revisión y aprobación, la solicitud de modificación de la línea de construcción para la finca 5778, con código de ubicación 8704, propiedad de la Nación, asignada en uso y administración al Ministerio de Educación, donde se encuentran los centros educativos República de Venezuela e Instituto Comercial Bolívar, ubicados en el corregimiento de Calidonia, distrito y provincia de Panamá;

Que actualmente la línea de construcción para la Avenida México y Justo Arosemena son de 2.50 metros, la línea de construcción de la calle 25 y 26 Este son de 3.50 metros;

Que la propuesta consiste en que coincida la línea de propiedad con la línea de construcción, para el Folio Real 5778, con código de ubicación 8704, propiedad de la Nación que se asigna en uso y administración a favor del Ministerio de Educación;

Que el Ministerio de Educación requiere edificar nuevas estructuras para los centros escolares República de Venezuela e Instituto Comercial Bolívar logrando espacios físicos, funcionales, saludables, seguros, accesibles, confortables, fortaleciendo los criterios de seguridad, resiliencia y accesibilidad universal, amigables ambientalmente para que se realice en ellos, de manera adecuada, el proceso enseñanza-aprendizaje en beneficio de los usuarios finales: los estudiantes, docentes, administrativos, padres de familia y comunidad en general;

Que la actual estructura de los centros escolares República de Venezuela e Instituto Comercial Bolívar, cuenta con más de 80 años, en donde físicamente, no han cumplido con la línea de construcción establecida;

Que en la propuesta establecida por el Ministerio de Educación, indica que en la planta baja, la edificación de las puertas cocheras para ambas escuelas será hasta la línea de propiedad;



Resolución No. 105-2021
de 10 de Sept. de 2021
Página No. 2

Que en la Avenida México y Justo Arosemena, la altura del primer alto será de 3.50 metros y la construcción hasta la línea de propiedad será para balcones y las puertas cocheras de ambos centros educativos;

Que en las calles 25 Este y 26 Este, la altura del primer alto será de 3.50 metros y la construcción hasta la línea de propiedad será para los balcones y la colocación de las unidades condensadoras de aires acondicionados;

Que no se utilizarán los espacios de las servidumbres de Avenida México, Avenida Justo Arosemena, calle 25 Este y calle 26 Este, para desarrollar las mejoras de los centros educativos República de Venezuela e Instituto Comercial Bolívar;

Que, cumpliendo con las disposiciones legales vigentes en materia de participación ciudadana, se procedió a la publicación por tres (3) días consecutivos en un periódico de circulación nacional, los días 29, 30 y 31 de julio de 2021, el Aviso de Convocatoria para la reunión de participación ciudadana, realizada el día 5 de agosto de 2021, sin que se presentara al momento de la reunión ninguna objeción por parte de los asistentes;

Que se cumplió con el proceso de participación ciudadana, en atención a lo dispuesto en la Ley 6 de 22 de enero de 2002, la Ley 6 de 1 de febrero de 2006 y el Decreto Ejecutivo N°. 782 de 22 de diciembre de 2010;

Que habiéndose utilizado la modalidad de consulta pública a fin de garantizar la participación ciudadana, se fijó por el término de 10 (diez) días hábiles, aviso de convocatoria en mural informativo de la institución, sin que dentro del término establecido se recibiera objeción alguna por parte de la ciudadanía;

Que en el informe técnico No.34-21 del 23 de agosto de 2021, elaborado en el Departamento de Planificación Vial de la Dirección de Ordenamiento Territorial de este Ministerio, se concluyó que es viable el cambio de línea de construcción;

Que con fundamento en lo anteriormente expuesto,

RESUELVE :

PRIMERO: Aprobar la solicitud de cambio de línea de construcción para la finca 5778, con código de ubicación 8704, propiedad de la Nación, asignada en uso y administración al Ministerio de Educación, donde se ubica la escuela República de Venezuela e Instituto Comercial Bolívar, ubicados en el corregimiento de Calidonia, distrito y provincia de Panamá.

Parágrafo:

-La línea de construcción coincidirá con la línea de propiedad, solamente para la finca 5778, con código de ubicación 8704, propiedad de la Nación, asignada en uso y administración al Ministerio de Educación.

SEGUNDO: Los planos y documentos digitales forman parte integral de esta Resolución.

TERCERO: Enviar copia autenticada de esta Resolución a todas las entidades que, en una u otra forma, participan de manera coordinada en la aplicación de las normas de Ordenamiento Territorial.

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



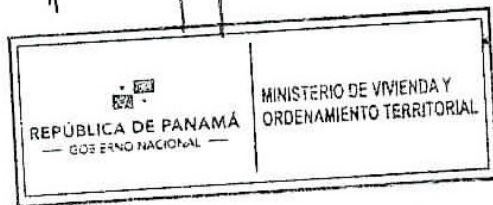
Resolución No. 705-2021
de 10 de sept. de 2021
Página No. 3

QUINTO: Contra esta Resolución, cabe el Recurso de Reconsideración, dentro del término de cinco (5) días hábiles a partir de su notificación.

FUNDAMENTO LEGAL: Ley 6 de 22 de enero de 2002, Ley 6 de 1 de febrero de 2006, Ley 61 de 23 de octubre de 2009, Resolución No. 4-2009 de 20 de enero de 2009, Decreto Ejecutivo No.782 de 22 de diciembre de 2010 y Resolución 327-2011 de 8 de julio de 2011.

NOTIFÍQUESE, PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE,


ROGELIO PAREDES ROBLES
Ministro




ARQ. JOSÉ A. BATISTA G.
Viceministro de Ordenamiento
Territorial

ES FIEL COPIA DEL ORIGINAL



SECRETARÍA GENERAL
MINISTERIO DE VIVIENDA Y
ORDENAMIENTO TERRITORIAL

FECHA:

10/9/2021







RESOLUCIÓN DE JUNTA DIRECTIVA No. 011
(De 15 de septiembre de 2021)

“Por medio de la cual se aprueban las modificaciones al Libro I, 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 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 procedan 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 I, sobre Generalidades;

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 2 del Libro I sobre Generalidades del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:





Artículo 2: Definiciones

Accesorios - Cualquier mecanismo, aparato o dispositivo instalado en un componente que no es fundamental para el funcionamiento de un producto aeronáutico.

Accidente de aviación - Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que ocurre dentro del período comprendido entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con intención de realizar un vuelo y el momento en que todas las personas han desembarcado y durante el cual:

- Cualquier persona sufre lesiones mortales o graves como consecuencia de hallarse en la aeronave, o por contacto directo con ella, o con cualquier cosa sujeta a ella, o con partes que se hayan desprendido de la aeronave.
- La aeronave sufre daños de importancia o roturas estructurales que afectan adversamente su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo, y que normalmente exigen una reparación importante o el recambio del componente afectado.
- La aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.

Accidente imputable a mercancías peligrosas - Todo suceso atribuible al transporte aéreo de mercancías peligrosas o relacionadas con éste, que ocasiona lesiones mortales o graves a alguna persona o daños de consideración a la propiedad.

Aceptación del Certificado Tipo - Resolución emitida por la AAC como alternativa o reemplazo al otorgamiento de su propio Certificado Tipo, en aceptación del Certificado concedido por otra Autoridad Aeronáutica competente, cuando dicho Certificado se ha emitido cumpliendo, al menos, los mismos requisitos del Código de Aeronavegabilidad aceptado por la AAC.

Aceptado - Documento, parte o componente que satisface los requisitos mínimos establecidos por el RACP.

Actividad máxima de los tripulantes - Es el límite máximo que se establece a los tiempos de vuelo y de servicio de los tripulantes. Estos tiempos deberán ser respetados por las Tripulaciones y tomados en cuenta por el Operador y/o Explotador en la programación de las asignaciones de los Tripulantes, siendo la responsabilidad de ambos su estricto cumplimiento.

Actos de interferencia ilícita - Actos, o tentativas, destinados a comprometer la seguridad de la aviación civil y del transporte aéreo, es decir:

- apoderamiento ilícito de aeronaves en vuelo,
- apoderamiento ilícito de aeronaves en tierra,
- toma de rehenes a bordo de aeronaves o en los aeródromos,
- intrusión por la fuerza a bordo de una aeronave, en un aeropuerto o en el recinto de una instalación aeronáutica,
- introducción a bordo de una aeronave o en un aeropuerto de armas o de artefactos o sustancias peligrosos con fines criminales,
- comunicación de información falsa que compromete la seguridad de una aeronave en vuelo, o en tierra, o la seguridad de los pasajeros, tripulación, personal de tierra y público en un aeropuerto o en el recinto de una instalación de aviación civil.

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

Acuerdo ADS-C - Plan de notificación que rige las condiciones de notificación de datos ADS-C (o sea, aquéllos que exige la dependencia de servicios de tránsito aéreo, así como la frecuencia de dichas notificaciones, que deben acordarse antes de utilizar la ADS-C al suministrar los servicios de tránsito aéreo).

Acuerdo regional de navegación aérea - Acuerdo sobre temas de navegación aérea aprobado por el Consejo de la OACI, normalmente como resultado y recomendación de una reunión regional.



Adecuado - Satisface los requisitos mínimos; satisfactorios; aceptables; suficientes.

Administrador responsable - Persona aceptable para la AAC de un Operador y/o Explotador que tiene la autoridad corporativa para asegurar que todas las operaciones y actividades de mantenimiento pueden ser financiadas y llevadas a cabo de acuerdo a los requisitos establecidos por la AAC y/o cualquier otro requisito adicional definido por el Operador y/o Explotador.

Adopción - Conjunto de acciones y reformas para alcanzar, dentro del plazo determinado, un ambiente armonizado entre el reglamento y las Normas y métodos recomendados por la OACI.

Aerodino - Aeronave más pesada que el aire que se sostiene en el aire principalmente en virtud de fuerzas aerodinámicas.

Aeródromo - Área definida de tierra o de agua (que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos) destinado total o parcialmente a la llegada, salida y movimientos de aeronaves en superficie.

Aeródromo aislado - Aeródromo de destino para el cual no hay aeródromo de alternativa de destino adecuado para un tipo de aeronave determinado.

Aeródromo controlado - Aeródromo en el que se facilita servicio de Control de Tránsito para el tránsito de aeródromo, pero no implica que tenga que existir necesariamente una zona de control.

Aeródromo de alternativa - Aeródromo especificado en el Plan de Vuelo, al cual puede dirigirse una aeronave cuando sea imposible o no sea aconsejable dirigirse al aeródromo de aterrizaje previsto o aterrizar en el mismo. Existen los siguientes tipos de aeródromos de alternativa:

- a. **Aeródromo de alternativa posdespegue** - Aeródromo de alternativa en el que podría aterrizar una aeronave si esto fuera necesario poco después del despegue y no fuera posible utilizar el aeródromo de salida.
- b. **Aeródromo de alternativa en ruta** - Aeródromo en el que podría aterrizar una aeronave si ésta experimentara condiciones no normales o de emergencia en ruta.
- c. **Aeródromo de alternativa en ruta para ETOPS** - Aeródromo de alternativa adecuado en el que podría aterrizar un avión con dos grupos motores de turbina si se le apagara el motor o si experimentara otras condiciones no normales o de emergencia en ruta en una operación ETOPS.
- d. **Aeródromo de alternativa de destino** - Aeródromo de alternativa al que podría dirigirse una aeronave si fuera imposible o no fuera aconsejable aterrizar en aeródromos de aterrizaje previsto.

Nota. El aeródromo del que despegue un vuelo también puede ser aeródromo de alternativa en ruta o aeródromo de alternativa de destino para dicho vuelo.

Aeronave - Toda máquina construida para sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones de la misma contra la superficie de la tierra.

Aeronave (categoría de) - Clasificación de la aeronave de acuerdo con características básicas específicas, por ejemplo: avión, helicóptero, planeador, globo libre.

Aeronave (tipo de) - Aeronaves de un mismo diseño tipo, incluidas todas las modificaciones que se le hayan aplicado, excepto aquellas que provoquen cambios en las características de control o de vuelo.

Aeronave arrendada - Aeronave utilizada en virtud de un arrendamiento a fin de aumentar la capacidad de la flota de un transportista aéreo.

Aeronave certificada para volar con un(a) solo(a) piloto - Tipo de aeronave que el Estado de diseño/fabricación/certificación ha determinado, durante el proceso de certificación, que puede volar en condiciones de seguridad con una tripulación mínima de un (a) piloto.

Aeronave Civil - Aeronave que no es del Estado.



Aeronave de despegue vertical - Aeronave más pesada que el aire capaz de realizar despegues y aterrizajes verticales y vuelos de baja velocidad, lo cual depende principalmente de dispositivos de sustentación por motor o del empuje del motor para sustentarse durante estos regímenes de vuelo, así como de un plano o planos aerodinámicos no giratorios para sustentar se durante vuelo horizontales.

Aeronave del Estado - Aeronave que se usa únicamente para el servicio del Estado, de los Municipios o de los organismos públicos autónomos o semiautónomos.

Aeronave Experimental - Aeronave construida para algunos de los siguientes propósitos: investigación y desarrollo; demostraciones de cumplimiento de requisitos de aeronavegabilidad; entrenamiento de tripulación o recreación.

Aeronave pilotada a distancia (RPA) - Aeronave no tripulada que es pilotada desde una estación de pilotaje a distancia.

Aeronave que debe ser operada con un copiloto - Tipo de aeronave que requiere operarse con un copiloto según se especifica en el Certificado de Tipo o en el Certificado de Operación del Operador y/o Explotador de Servicios Aéreos.

Aeronavegabilidad - Aptitud técnica y legal que deberá tener una aeronave para su utilización en condiciones de operación segura, de manera tal que:

- a. Su Certificado de Aeronavegabilidad se encuentre vigente
- b. Se le haya expedido, cuando corresponda, la respectiva "Aprobación de Retorno al Servicio".
- c. Cumpla las especificaciones (Hojas de Datos) de su Certificado Tipo.
- d. Su aptitud técnica se haya comprobado por medio de inspecciones periódicas a intervalos aprobados por la AAC.

Aeronavegabilidad continua - Procedimientos y acciones que tienden a mantener la aeronavegabilidad de una aeronave en forma permanente.

Aeronotificación - Informe de una aeronave en vuelo preparado de conformidad con los requisitos de notificación de posición y de información operacional o meteorológica.

Aeropuerto - Todo aeródromo especialmente equipado y regularmente usado para pasajeros y carga en el transporte aéreo y que, a juicio de la AAC, posee instalaciones suficientes para ser considerado de importancia en la Aviación Civil.

Aeróstato - Aeronave más liviana que el aire que se sostiene en virtud de su fuerza ascensional, usando un contenido de gas de menos peso que el volumen del aire desplazado por el mismo, puede ser sin motor, como globos libres y cautivos, o con motor, como dirigibles.

Aerovía - Área de control o parte de ella dispuesta en forma de corredor.

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 de la pista o las luces que la delimitan o que señalan su eje.

Alerta - Situación en la cual se teme por la seguridad de una aeronave y de sus ocupantes.

Alteración - véase modificación.

Alteración mayor - Significa una alteración no incluida en las especificaciones de la aeronave, motor de aeronave o hélice:

- a. Que puede afectar apreciablemente el peso, posición del centro de gravedad, rendimiento, resistencia estructural, operación del grupo motor o características de vuelo u otras cualidades que afecten la aeronavegabilidad; o
- b. Que no está hecha de acuerdo a prácticas aceptadas o que no puedan hacerse a través de operaciones elementales.

Alteración menor - Alteración que no sea mayor.



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

Altitud crítica - Altitud máxima a la cual un motor, en atmósfera estándar, puede mantener las r.p.m. especificadas y una potencia o presión de admisión específicas. A menos que se determine de otro modo, la altitud crítica es la altitud máxima a la que es posible a un motor mantener las r.p.m. máximas continuas en una de las siguientes condiciones:

- a. La potencia máxima continua, en el caso de motores para los cuales esta potencia nominal es la misma al nivel del mar y a una altitud nominal.
- b. La presión de admisión máxima continua nominal; en el caso de motores recíprocos, la potencia máxima continúa gobernada por la presión de admisión constante.

Altitud de Decisión (DA) o Altura de Decisión (DH) - Altitud o altura especificada en la aproximación de precisión a la cual debe iniciarse una maniobra de aproximación frustrada si no se ha establecido la referencia visual requerida para continuar la aproximación.

Nota 1: Para la altitud de decisión (DA) se toma como referencia el nivel medio del mar y para la altura de decisión (DH) se toma como referencia la del umbral.

Nota 2: La referencia visual requerida significa aquella sección de las ayudas visuales o del área de aproximación que debería haber estado a la vista durante tiempo suficiente para que el Piloto pudiera hacer una evaluación de la posición y de la rapidez del cambio de posición de la aeronave, en relación con la trayectoria de vuelo deseado. En operaciones de Categoría III con altura de decisión, la referencia visual requerida es aquella especificada para el procedimiento y operaciones particulares.

Nota 3: Cuando se utilicen estas dos expresiones pueden citarse convenientemente, "Altitud / Altura de decisión" y abreviarse en la forma "DA/H".

Altitud de Franqueamiento de Obstáculos (OCA) o Altura de Franqueamiento de Obstáculo (OCH) - Altitud o 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.

Nota 1: Para altitud de franqueamiento de obstáculos se toma como referencia el nivel medio del mar y para la altura de franqueamiento de obstáculos, la elevación del umbral, o en el caso de aproximaciones que no son de precisión, la elevación del aeródromo o la elevación del umbral, si éste estuviera a más de dos metros (7 ft.) por debajo de la elevación del aeródromo. Para la altura de franqueamiento de obstáculos en aproximaciones en circuito se toma como referencia la elevación del aeródromo.

Nota 2: Cuando se utilicen estas dos expresiones, pueden citarse convenientemente como (Altitud/ altura de franqueamiento de obstáculo) y abreviarse en la forma "OCA/H".

Altitud de presión - Expresión de la presión atmosférica mediante la altitud que corresponde a esa presión en la atmósfera tipo.

Altitud de transición - Altitud a la cual o por debajo de la cual, se controla la posición vertical de una aeronave por referencia a altitudes.

Altitud de vuelo - Distancia vertical de la aeronave respecto al nivel del mar.

Altitud Mínima de Descenso (MDA) o Altura Mínima de Descenso (MDH) - Altitud o altura especificada en una aproximación que no sea de precisión, o en una aproximación en circuitos, por debajo de la cual no debe efectuarse el descenso sin la referencia visual requerida.

Nota 1: Para la altitud mínima de descenso (MDA) se toma como referencia el nivel medio del mar y para la altura (MDH), la elevación del aeródromo o la elevación del umbral si éste estuviera a más de dos metros (7ft.) por debajo del nivel del aeródromo. Para la altura mínima de descenso en aproximación se toma como referencia la elevación del aeródromo.

Nota 2: La referencia visual requerida significa aquella sección de las ayudas visuales o del área de aproximación que debería haber estado a la vista durante el tiempo suficiente para que el Piloto pudiera hacer una evaluación de la posición y de la rapidez del cambio de la posición de la aeronave, en relación con la trayectoria de vuelo deseada. En el caso de la aproximación en circuito, la referencia visual requerida es el entorno de la pista.

Nota 3: Cuando se utilicen estas dos expresiones, pueden citarse convenientemente como "altitud/altura mínima de descenso" y abreviarse en la forma "MDA/H".

Altitud mínima del sector - La altitud más baja que puede utilizarse y que permite conservar un margen vertical mínimo de 300 m (1,000 ft.) sobre todos los obstáculos situados en un



área comprendida dentro de un sector circular de 46 km (25 NM) de radio, centrado en una radioayuda para la navegación.

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

Altura de aterrizaje - Parte del área de movimiento destinada al aterrizaje o despegue de aeronaves.

Altura mínima de descenso - Altura menor expresada en pies sobre el nivel medio del mar, donde se autoriza el descenso en la aproximación final o en la maniobra circular a tierra, ejecutada por instrumentos normalizados de procedimientos de aproximación y donde no se provee una trayectoria de descenso electrónica.

Amenaza - Suceso o error que está fuera del control de la persona que se encarga de la operación, aumenta la complejidad de la operación y que deben manejarse para mantener el margen de seguridad.

Análisis de datos de vuelo - Proceso para analizar los datos de vuelo registrados a fin de mejorar la seguridad de las operaciones de vuelo.

Aprobado - Documento, componente o parte certificado como idóneo para un fin determinado.

Aprobación específica - Aprobación documentada en las especificaciones relativas a las operaciones para las operaciones de transporte aéreo comercial o en la lista de aprobaciones específicas para operaciones no comerciales.

Aproximación final en descenso continuo (CDFA). Técnica de vuelo, congruente con los procedimientos de aproximación estabilizada, para el tramo de aproximación final (FAS) siguiendo el procedimiento de aproximación por instrumentos que no es de precisión (NPA) en descenso continuo, sin nivelaciones de altura, desde una altitud/altura igual o superior a la altitud/altura del punto de referencia de aproximación final hasta un punto a aproximadamente 15 m (50 ft) por encima del umbral de la pista de aterrizaje o hasta el punto en el que comienza la maniobra de enderezamiento para el tipo de aeronave que se esté operando; para el FAS de un procedimiento NPA seguido por una aproximación en circuito, se aplica la técnica de CDFA hasta que se alcanzan los mínimos de aproximación en circuito (OCA/H en circuito) o la altitud/altura de la maniobra de vuelo visual.

Aprueba de Incendio

- a. Con relación a materiales y partes usadas para confinar el fuego a una zona de incendio designada, quiere decir, la capacidad para resistir por lo menos, tal como el acero, en las dimensiones apropiadas al propósito para el cual son usados, el calor producido por un incendio severo de duración extendida en la zona.
- b. Con relación a otros materiales y partes, quiere decir, la capacidad para resistir el calor asociado con un incendio, por lo menos, tan bueno como el acero, en las dimensiones apropiadas al propósito para el cual son usados.

Aptitud para el vuelo - La aplicación conveniente del buen juicio, conocimientos sólidos, pericias y actitudes bien consolidadas para lograr los objetivos de vuelo.

Aptitud psicofísica - Cumplimiento de requisitos médicos exigidos, tanto como para la expedición de una Licencia y/o Habilitación, como para mantener el estado de validez de las mismas mediante su renovación.

Área de Aproximación Final y de Despegue (FATO) - Área definida en la que termina la fase final de la maniobra de aproximación hasta el vuelo estacionario o el aterrizaje y a partir de la cual empieza la maniobra de despegue. Cuando la FATO esté destinada a helicópteros de la Clase de Performance 1, el área definida comprenderá el área de despegue interrumpido disponible.

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

Área congestionada - En relación con una ciudad, aldea o población, toda área muy utilizada para fines residenciales, comerciales o recreativos.



Área de aproximación final y de despegue (FATO) - Área definida en la que termina la fase final de la maniobra de aproximación hasta el vuelo estacionario o el aterrizaje y a partir de la cual empieza la maniobra de despegue. Cuando la FATO esté destinada a helicópteros que operan en Clase de performance 1, el área definida comprenderá el área de despegue interrumpido disponible.

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

Área de control - Espacio aéreo controlado que se extiende hacia arriba desde un límite especificado sobre el terreno.

Área de Control Terminal (TMA) - Área de control establecida generalmente en la confluencia de rutas ATS en las inmediaciones de uno o más aeródromos principales.

Área de ensamble - Espacio de un taller aeronáutico destinado al montaje, pruebas y ajuste de aeronaves, motores, hélices, accesorios, instrumentos y demás componentes de una aeronave.

Área de maniobras - Parte del aeródromo que ha de utilizarse 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 señales - Área de un aeródromo utilizada para exhibir señales terrestres.

Área de taller - Espacio donde están instalados los equipos, máquinas y herramientas para el trabajo de un taller.

Área estéril - Área a la cual el acceso es controlado por la inspección de personas y propiedades de acuerdo con un programa de seguridad aprobado.

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 prohibida - Área o zona establecida en el espacio aéreo, en la cual el vuelo de una aeronave está prohibido.

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

Armonización - Conjunto de reformas efectuadas en el presente reglamento y/o procedimientos con base las normas y métodos recomendados de OACI.

Ascenso en crucero - Técnica de crucero de un avión, que resulta en un incremento neto de altitud a medida que disminuye la masa del avión.

Aseguramiento de la calidad - Actividad que da a todos los interesados la evidencia necesaria para tener confianza de que la función de calidad se está realizando adecuadamente.

Asesoramiento anticolidión - Asesoramiento prestado por una dependencia de Servicios de Tránsito Aéreo, con indicación de maniobras específicas para ayudar al piloto a evitar una colisión.

Asiento de pasajeros en salidas - Aquellos asientos de pasajeros que tienen acceso directo a una salida, y aquellos que se encuentran en una fila de asientos a través de la cual los pasajeros tendrían que pasar para ganar el acceso a una salida. Un asiento de pasajeros que tiene "acceso directo" es un asiento desde el cual un pasajero puede proseguir directamente a la salida sin entrar en un pasillo o pasar alrededor de un obstáculo.

Asiento del observador (Jump seat) - Asiento auxiliar; asiento compacto movable ligeramente posicionado en la cabina de pilotaje de la aeronave, detrás del asiento del piloto y copiloto o en el medio de ambos, destinado para el uso de un Inspector del Operador o un Inspector de la AAC para conducir inspecciones o para el uso de un Instructor de vuelo para conducir entrenamiento a las tripulaciones de vuelo o para otras funciones requeridas por el Operador, previa autorización por el piloto al mando de la aeronave.

Asignaciones - La obligación de prestación de servicios que el Operador y/o Explotador establece a los Tripulantes y que se clasifican en:

- a. Vuelo.



- b. Reserva de Vuelo.
- c. Entrenamiento en vuelo y en tierra.
- d. Traslado en Servicio.
- e. Base Temporal.



Aterrizaje forzoso seguro - Aterrizaje o amaraje inevitable con una previsión razonable de que no se produzcan lesiones a las personas en la aeronave ni en la superficie.

Atmósfera estándar - Atmósfera ficticia definida matemáticamente, llamada también Atmósfera tipo, que se utiliza como patrón de comparación, tomando el estado del aire como un gas perfecto seco.

- a. Las constantes físicas son:
 - 1. Masa molar al nivel del mar.
 $M_0 = 28.9644 \times 10^{-3} \text{ kg/mol}^{-1}$.
 - 2. Presión atmosférica al nivel del mar.
 $P_0 = 1\,013.25 \text{ hPa}$.
 - 3. Temperatura al nivel del mar.
 $t_0 = 15^\circ \text{ C}$
 $T_0 = 288.15 \text{ K}$
 - 4. Densidad atmosférica al nivel del mar.
 $\rho_0 = 1\,2250 \text{ kg/m}^{-3}$
 - 5. Temperatura de fusión de hielo.
 $T_i = 273.15 \text{ K}$
 - 6. Constante universal de los gases perfectos.
 $R^\ominus = 8.31432 \text{ JK}^{-1} \text{ mol}^{-1}$

- b. Los gradientes térmicos son:

Altitud Neopotencial (Kilómetros)		Gradiente Térmico (Kelvin por Kilómetro Geopotencial patrón)
De	A	
-5.0	11.0	-6.5
11.0	20.0	0.0
20.0	32.0	+1.0
32.0	47.0	+2.8
47.0	51.0	0.0
51.0	71.0	-2.8
71.0	80.0	-2.0

Entiéndase que el metro geopotencial patrón vale: $9.80665 \text{ m}^2 \text{ s}^{-2}$.

Véase el Documento 7488 de la OACI para la relación entre las variables y para las tablas que dan los valores correspondientes. El Documento 7488 de la OACI da también peso específico, viscosidad dinámica, viscosidad cinemática y velocidad del sonido a varias latitudes.

Audiencia pública - Diálogo entre el Director General de la AAC o la persona que él designe y las personas naturales, jurídicas, o los interesados que lo soliciten y le sea concedido por el Director General de la AAC, sobre un tema de interés legítimo para ambas partes.

Auto rotación - Condición de vuelo de un giroavión, en la cual el rotor sustentador es accionado totalmente por la acción del aire cuando el giroavión está en movimiento.

Autoridad Aeronáutica Civil (AAC) - Entidad autónoma del Estado, con personería jurídica, patrimonio y recursos propios y autonomía en su régimen interno capaz de adquirir



derechos y contraer obligaciones, administrar sus bienes y gestionar sus recursos; creada por la Ley 22 de 29 de enero de 2003.

Autoridad ATS competente - La autoridad apropiada designada por el Estado responsable de proporcionar los servicios de tránsito aéreo en el espacio aéreo de que se trate.

Autoridad competente

- a. En los vuelos sobre alta mar: la Autoridad apropiada del Estado de Matrícula.
- b. En los vuelos que no sean sobre alta mar: la Autoridad apropiada del Estado que tenga soberanía sobre el territorio sobrevolado.

Autoridad otorgadora de licencias - Autoridad designada por el Estado encargada de otorgar licencias a los interesados.

Autorización de Orden Técnica Estándar (TSO) - Cumplimiento mínimo de las normas de aeronavegabilidad de diseño y producción que le atañen a un artículo específico de acuerdo al Libro II del Reglamento de Aviación Civil (RACP).

Autorización de retorno al servicio - Certificar que el trabajo de mantenimiento se ha completado satisfactoriamente, de acuerdo a las normas de aeronavegabilidad aplicables, y la aeronave ha recuperado su condición aeronavegable.

Autorización del Control de Tránsito Aéreo - Autorización para que una aeronave proceda en condiciones especificadas por una dependencia de Control de Tránsito Aéreo.

Nota 1. Por razones de comodidad la expresión "autorización" del control de tránsito aéreo' puede utilizarse en la forma abreviada de "autorización" cuando el contexto lo permite.

Nota 2. La forma abreviada 'autorización' puede ir seguida de las palabras: de rodaje, de despegue, de salida, en ruta, de aproximación o de aterrizaje, para indicar la parte concreta del vuelo a que se refiere.

Autorización para Propósitos Especiales - Certificación emitida a todo personal aeronáutico con licencia emitida por un Estado contratante del Convenio de Aviación Civil Internacional, que cumpla con los requisitos de este libro, con el fin de realizar las funciones y atribuciones que la licencia le confiera, siempre que labore para un Operador y/o Explotador que opere o arriende aeronaves con registro de matrículas panameñas.

Aviación General - Operaciones de aviación civil que no sean los servicios aéreos regulares, ni operaciones no regulares de transporte aéreo por remuneración o arrendamiento.

Avión (Aeroplano) - Aerodino propulsado por motor que debe su sustentación en vuelo principalmente a reacciones aerodinámicas ejercidas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo.

Avión con motor de turbina - Avión cuyo grupo motor es una turbina, la cual puede mover una hélice (turbohélice), un compresor de alta derivación (turbofan), o bien producir totalmente el empuje para propulsar el avión (turboreactor).

Avión Grande - Avión con una masa máxima certificada de despegue superior a 5,700 Kg. (12,500 libras).

Avión Pequeño - Avión con una masa máxima certificada de despegue de 5,700 Kg. (12,500 libras) o menos.

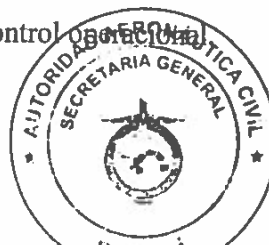
Aviones Etapa 2 - Avión subsónico con motores de turbina que cumple con los niveles de ruido prescritos en el Anexo 16 de OACI, Parte II, Capítulo 2, Párrafo 2.4.

Aviones Etapa 3 - Avión subsónico con motores de turbina que cumple con los niveles de ruido prescritos en el Anexo 16 de OACI, Parte II, Capítulo 3, Párrafo 3.4.

Aviones Etapa 4 - Aviones subsónicos con motores de turbina y aviones de más de 8,618 Kg. propulsados por hélice, fabricados a partir del 1º de enero de 2006, deberán tener Etapa 4 (establecido en el Anexo 16 de OACI, Parte II, Capítulo 4, Párrafo 4.4).

Aviónica de a bordo - Expresión que designa todo dispositivo electrónico (y su parte eléctrica) utilizado a bordo de las aeronaves, incluyendo las instalaciones de radio, los mandos de vuelo automáticos y los sistemas de instrumentos.

Base de operaciones - Lugar desde el cual se ejerce el control operacional.



Base de nubes - Altura sobre la tierra o el agua en que se encuentra la base de la capa inferior de nubes y que cubre más de la mitad del cielo.

Base temporal - Base de operaciones a la que un tripulante no está asignado habitualmente pero que le es asignada para prestar un servicio de manera transitoria.

Bulto - Es el producto final de la operación de empacado, que comprende el embalaje en sí y su contenido, preparado en forma idónea para el transporte.

Calidad de 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 - Vía definida en un aeródromo terrestre para el rodaje de aeronaves y destinada a proporcionar enlace entre una y otra parte del aeródromo, incluyendo:

- a. *Calle de acceso al puesto de estacionamiento de aeronaves.* La parte de una plataforma designada como calle de rodaje y destinada a proporcionar acceso a los puestos de estacionamiento de aeronaves solamente.
- b. *Calle de rodaje en la plataforma.* La parte de un sistema de calles de rodaje situadas en una plataforma y destinada a proporcionar una vía para el rodaje a través de la plataforma.
- c. *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 logran en otras calles de rodaje de salida y logrando así que la pista esté ocupada el mínimo tiempo posible.

Calle de rodaje aéreo - Trayectoria definida sobre la superficie destinada al rodaje aéreo de los helicópteros.

Capa de transición - Espacio aéreo entre la altitud y el nivel de transición.

Capitán de Aeronave (Comandante PIC) - Toda aeronave debe tener a bordo un piloto habilitado para conducirla, investido de las funciones de Capitán (Comandante). Su designación corresponde al Operador y/o Explotador, de quien será representante. Cuando no exista persona específicamente designada, se presumirá que el Piloto al Mando es el Capitán de la Aeronave (Comandante). En las aeronaves destinadas al Servicio de Transporte Aéreo, el nombre de la persona investida de las funciones de Capitán (Comandante) y los poderes especiales que le hayan sido conferidos, deben constar en la documentación de a bordo.

Caracteres - Denominación de letras y/o números de las marcas de nacionalidad y matrícula.

Carga de rotura - La carga límite multiplicada por el coeficiente de seguridad apropiado.

Carga externa - Carga que es llevada o se extiende fuera del helicóptero o aeronave.

Carga límite - Carga máxima que se supone se presenta en las condiciones previstas de utilización.

CAS - Velocidad calibrada. La velocidad calibrada es igual a la lectura del indicador de velocidad aerodinámica corregida por error de posición y de instrumento (como resultado de la corrección de la comprensibilidad adiabática al nivel del mar, aplicada a las lecturas del anemómetro, CAS es igual a la velocidad verdadera (TAS) en la atmósfera tipo al nivel del mar).

Categoría

- a. Con relación a la certificación, clasificaciones, privilegios y limitaciones del Personal Aeronáutico, la misma está basada en una clasificación de las aeronaves. Los ejemplos incluyen: aviones, helicópteros, planeadores, aeróstatos.
- b. Con relación a la certificación de aeronaves, es el agrupamiento de éstas basado en la utilización de las mismas o en sus limitaciones de operación. Los ejemplos incluyen: transporte, commuter, normal, utilitaria, acrobática, primaria y restringida.

Categoría acrobática - Aeronave certificada para efectuar todas las maniobras acrobáticas sin restricciones, salvo aquellas que sean necesarias como resultado de los vuelos de prueba.



Categoría Commuter - Categoría limitada a aviones multimotor propulsado por hélice, con una masa máxima certificada de despegue de 8,650 Kg. (19,000 lbs.) y una capacidad máxima de pasajeros de 19 asientos o menos, excluyendo asientos de los pilotos.

Categoría de aproximación de aeronave - Agrupamiento de aeronaves basado en la velocidad de $1.3V_{so}$ (el peso máximo certificado para aterrizar); V_{so} y el peso máximo certificado de aterrizaje, valores establecidos para las aeronaves por la autoridad certificadora del Estado de Fabricación.

- Categoría A: velocidad menor de 91 nudos.
- Categoría B: Velocidad de 91 nudos o más, pero menos de 121 nudos.
- Categoría C: Velocidad de 121 nudos o más, pero menos de 141 nudos.
- Categoría D: Velocidad de 141 nudos o más, pero menos de 166 nudos.
- Categoría E. Velocidad de 166 nudos o más.

Categoría de vuelo - Indicación del trato que deben dispensar o conceder las dependencias de los servicios de tránsito aéreo a una aeronave (especial, normal, restringido, etc.)

Categoría normal - Aeronave certificada y proyectada para operación no acrobática, pero que incluye todas las maniobras necesarias para un vuelo normal, especificadas en su Manual de Vuelo y con las restricciones allí establecidas.

Categoría primaria - Avión monomotor de aspiración normal cuya velocidad de pérdida no sea mayor de 61 nudos, cuya masa máxima certificada de despegue es 1,200 Kg. (2,700 lbs.) o menos, con una capacidad máxima de cuatro (4) asientos y su cabina no es presurizada.

Categoría restringida - Aeronave certificada para realizar operaciones de vuelo para "Propósitos Especiales", tales como:

- Agrícolas.
- Conservación de la flora y la fauna. Reconocimiento aéreo, patrullaje, observación y control meteorológico.
- Fotografía aérea y Publicidad aérea.
- Cualquier otra operación especificada por el Director de la Autoridad Aeronáutica Civil.

Categoría Transporte - Aeronave certificada para efectuar transporte de pasajeros y/o carga bajo requisitos de Aeronavegabilidad más estrictos que las demás categorías de aeronaves, y cuya masa máxima certificada de despegue excede de 8,637 Kg. (19,000 lbs.) si es avión y de 3,180 Kg. (7,000 lbs.) si es helicóptero.

Categoría utilitaria - Aeronave certificada para efectuar algunas maniobras acrobáticas especificadas en su Manual de Vuelo y con las restricciones allí establecidas.

Célula o Casco - Fuselaje, largueros, barquillas, capos, carenados y superficies aerodinámicas (alas, timones, superficies de control)

Centro Coordinador de Salvamento - Dependencia encargada de promover la organización del servicio de búsqueda y salvamento y de coordinar la ejecución de las operaciones de búsqueda y salvamento dentro de una región de búsqueda y salvamento.

Centro de Control de Área - Dependencia establecida para brindar Servicios de Control de Tránsito Aéreo a los vuelos controlados en el área de control bajo su jurisdicción.

Centro de Información de Vuelo - Dependencia establecida para brindar servicio de información de vuelo y servicio de alerta.

Centro mundial de pronósticos de área (WAFC) - Centro meteorológico designado para preparar y expedir pronósticos del tiempo significativo y en altitud en forma digital a escala mundial directamente a los Estados utilizando los servicios basados en la Internet.

Certificación - El proceso de determinar la competencia, calificación o cualidades de una persona, entidad o producto aeronáutico y si se ajusta a los requisitos reglamentarios vigentes.



Certificación del trabajo de mantenimiento realizado - Documento por el que se certifica que los trabajos de mantenimiento a los que se refiere han sido concluidos de manera satisfactoria, bien sea de conformidad con los datos aprobados y los procedimientos descritos en el de procedimientos del organismo de mantenimiento o según un sistema equivalente.

Certificado de Aeronavegabilidad - Es un documento público otorgado por la Dirección de Seguridad Aérea de la Autoridad Aeronáutica Civil, mediante el cual se acredita que, a la fecha de su otorgamiento, la aeronave que este certificado respalda, está apta para ser operada en forma segura dentro de las condiciones asociadas a su categoría, clasificación y de acuerdo a las limitaciones establecidas en su Certificado Tipo y en su Manual de Vuelo aprobado.

Certificado del Explotador de Servicios Aéreos (AOC) - Certificado por el que se autoriza a un Explotador a realizar determinadas operaciones de transporte aéreo comercial.

Certificado de Explotación para Transporte Aéreo Público - Documento expedido por la AAC, a través de la Dirección de Transporte y Trabajo Aéreo, donde consta que un Operador y/o Explotador cumple con la viabilidad económica, financiera y legal; reconociendo que el certificado autoriza al Operador y/o Explotador para asumir la responsabilidad del transporte aéreo, taxi aéreo o trabajo aéreo.

Certificado de Operación - Documento expedido por la AAC, a través de la Dirección de Seguridad Aérea, en el cual se autoriza a un Operador y/o Explotador a realizar las operaciones de transporte aéreo, taxi aéreo o trabajo aéreo u otras actividades relacionadas con las operaciones aéreas que se propone realizar, previa certificación de su capacidad técnica para realizarlas. En él se fijan las condiciones, restricciones o habilitaciones otorgadas.

Certificado Provisional de Explotación - Documento expedido por la AAC, a través de la Dirección de Transporte y Trabajo Aéreo (DTTA) que sólo autoriza a la empresa a iniciar los trámites legales correspondientes y a obtener las autorizaciones o permisos de operación en los Estados en donde establecerá los servicios propuestos. La empresa no está autorizada a iniciar operaciones hasta tanto la Dirección de Seguridad Aérea (DSA) termine el proceso de certificación, se emitan las Especificaciones de Operaciones y se otorgue el Certificado de Operación.

Certificado Médico - Documento que constituye evidencia aceptable de condición física prescrita por un médico previamente autorizado por la Autoridad Aeronáutica Civil.

Certificado Tipo (TC) - Es el documento expedido por un Estado contratante para definir el diseño de un tipo de aeronave y certificar que dicho diseño satisface los requisitos pertinentes de Aeronavegabilidad del Estado. El Certificado Tipo origina los siguientes documentos:

- a. Hoja de Especificación
- b. Manual de Vuelo Aprobado
- c. Certificado de Aeronavegabilidad
- d. Manuales de Mantenimiento

Certificado Tipo Suplementario (STC) - Documento mediante el cual se modifica un Certificado Tipo. Lo emite el Estado que lo modifica.

Certificado de operación de taller aeronáutico - Documento expedido por la AAC, a través de la Dirección de Seguridad Aérea, en el cual se autoriza a un Explotador a realizar trabajos técnicos aeronáuticos específicos, que se propone realizar previa certificación de su capacidad técnica.

Certificar la aeronavegabilidad - Refrendar mediante una declaración escrita que una aeronave o parte de la misma se ajusta a los requisitos de aeronavegabilidad vigentes, después de haberse efectuado una inspección, reparación, cambio de componentes, modificación, alteración o instalación.

Ciclo

- a. Con relación a la célula de una aeronave, es aumentar la presión de la cabina sobre el valor de presión exterior.



- b. Con relación a motores de turbina, es todo período que transcurre entre una partida y un apagado en un motor. En adición, el ajuste de potencia de ida al aire (go around) se considerará un ciclo.

Circular de asesoramiento - Es un documento emitido por una AAC, cuyo texto contiene explicaciones, interpretaciones o medios aceptables de cumplimiento, con la intención de aclarar o de servir de guía para el cumplimiento de requisitos.

Clase

- a. Con relación a los privilegios y limitaciones del personal aeronáutico, es la clasificación dentro de una categoría de las aeronaves que tiene características similares de operación. Los ejemplos incluyen: Monomotor, Multimotor Terrestre o Acuático, Giroplano, Helicóptero, Dirigible, Globo Libre.
- b. Con relación a la certificación de las aeronaves, es una clasificación de características similares de propulsión, vuelo, o aterrizaje. Los ejemplos incluyen: Avión, Giroavión, Planeador, Globo, Helicóptero, etc.
- c. Utilizado en relación con las licencias del personal aeronáutico.

Clase I - Certificado Médico expedido por un (a) Médico(a) Examinador(a) especialista en Medicina Aeronáutica, designado por la AAC, en concordancia con las normas establecidas para la certificación médica Clase 1 prescritas en Anexo I de la OACI.

Clase II - Certificado Médico expedido por el (la) Médico(a) Examinador(a) de Aeronáutica, designado por la AAC, de acuerdo con lo prescrito para la certificación médica Clase II en Anexo I de la OACI.

Clase III - Certificado Médico expedido por un Médico(a) Examinador(a) de Aeronáutica, designado por la AAC, de acuerdo con lo establecido para la certificación médica Clase III establecidos en Anexo I de la OACI.

Clases de espacio aéreo de los servicios de tránsito aéreo - Partes del espacio aéreo de dimensiones definidas, designadas alfabéticamente, dentro de las cuales pueden realizarse tipos de vuelos específicos y para las que se especifican los servicios de tránsito aéreo y las reglas de operación.

Nota: El espacio aéreo ATS se clasifica en Libro XXVIII.

Código (Código SSR) - Número asignado a una determinada señal de respuesta de impulsos múltiples transmitida por un transpondedor.

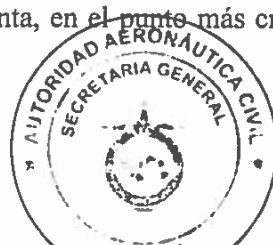
Cohete - Aeronave propulsada por gases expelidos de expansión, generados en el motor por propulsores autocontenidos, sin depender de la entrada de sustancias del exterior. Incluye cualquier parte que durante la operación del mismo se separe.

COMAT - Material de la compañía - Piezas y suministros de una empresa aérea transportados en una aeronave de ésta para fines propios del explotador.

Combinación de carga del giroavión (helicóptero) - Se refiere a la combinación de un giroavión y una carga externa, incluyendo los dispositivos de fijación de la misma. Las combinaciones de carga del giroavión se designan de la forma siguiente:

- a. Clase "A": la combinación donde la carga externa no puede moverse libremente, no se puede arrojar y no se extiende por debajo del tren de aterrizaje.
- b. Clase "B": la combinación donde la carga externa es arrojable y durante la operación del helicóptero es levantada de la tierra o del agua.
- c. Clase "C": la combinación donde la carga externa es arrojable y durante la operación del helicóptero permanece en contacto con la tierra o el agua.
- d. Clase "D": la combinación donde la carga externa es diferente de las clases anteriores y ha sido específicamente aprobada por el Director de Seguridad Aérea de la Autoridad Aeronáutica Civil para tal operación.

Combustible crítico para EDTO - Cantidad de combustible suficiente para volar hasta un aeródromo de alternativa en ruta teniendo en cuenta, en el punto más crítico de la ruta, la falla del sistema que sea más limitante.



Cometa - Es una estructura recubierta con papel, tela, metal u otro material, para ser volado en el extremo de una cuerda o cable y cuyo único apoyo es la fuerza del viento que pasa por su superficie.

Competencia - La combinación de pericias, conocimientos y actitudes que se requiere para desempeñar una tarea ajustándose a la norma prescrita.

Componente - Conjunto, equipo, parte, artículo, pieza o elemento constitutivo de una aeronave según las especificaciones del fabricante y por extensión, de la estructura, motor, hélice o accesorio. En este Reglamento la palabra "componente" se emplea para designar cualquier elemento constitutivo de una aeronave.

Comunicación aeroterrestre - Comunicación en ambos sentidos entre las aeronaves y las estaciones o puntos situados en la superficie de la tierra.

Comunicación basada en la performance (PBC) - Comunicación basada en especificaciones sobre la performance que se aplican al suministro de servicios de tránsito aéreo.

Comunicaciones por enlace de datos - Forma de comunicación destinada al intercambio de mensajes mediante enlace de datos.

Comunicaciones por enlace de datos controlador-piloto (CPDLC) - Comunicación entre el controlador y el piloto por medio de enlace de datos para las comunicaciones ATC.

Condición de aeronavegabilidad - Estado de una aeronave, motor, hélice o pieza que se ajusta al diseño aprobado correspondiente y está en condiciones de operar de modo seguro.

Condiciones IFR - Condiciones por debajo del mínimo de las reglas para vuelos visuales.

Condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos (IMC) - Condiciones meteorológicas expresadas en términos de visibilidad, distancia desde las nubes y techo de nubes, inferiores a los mínimos especificados para las condiciones meteorológicas de vuelo visual.

Condiciones meteorológicas de vuelo visual (VMC) - Condiciones meteorológicas expresadas en términos de visibilidad, distancia desde las nubes y techo de nubes, iguales o mejores que los mínimos especificados.

Condiciones de utilización previstas - Condiciones conocidas por la experiencia obtenida, o que de un modo razonable puede preverse que se produzcan durante la vida de servicio de la aeronave, teniendo en cuenta la utilización para la cual la aeronave se ha declarado elegible. Estas condiciones se refieren al estado meteorológico de la atmósfera, a la configuración del terreno, al funcionamiento de la aeronave, a la eficiencia del personal y a todos los demás factores que afecten la seguridad del vuelo. Las condiciones de utilización previstas no incluyen:

- a. Las condiciones extremas que pueden evitarse de un modo efectivo por medio de procedimientos de utilización.
- b. Las condiciones extremas que se presentan con tan poca frecuencia, que exigir el cumplimiento de las normas en tales condiciones equivaldría a un nivel más elevado de aeronavegabilidad que el que la experiencia ha demostrado es necesario y factible.

Configuración (aplicada al avión) - Combinación especial de las posiciones de los elementos móviles, tales como flaps, tren de aterrizaje, etc., que influyan en las características aerodinámicas del avión.

Configuración de asientos de pasajeros - Es el número total y distribución de asientos que un Operador y/o Explotador se propone colocar en una aeronave. Este número no puede ser mayor que el autorizado en su Certificado Tipo.

Conformidad (Visto Bueno) de mantenimiento (*definición válida hasta el 4 de noviembre de 2020*) - Documento por el que se certifica que los trabajos de mantenimiento a que se refiere el mismo documento, han sido concluidos de manera satisfactoria, bien sea de conformidad con los datos aprobados y los procedimientos descritos en el manual de procedimientos del organismo de mantenimiento, o según un sistema equivalente.



Conformidad de mantenimiento (*definición válida a partir del 5 de noviembre de 2020*) - Documento por el que se certifica que los trabajos de mantenimiento a los que se refiere han sido concluidos de manera satisfactoria, de conformidad con los requisitos adecuados de aeronavegabilidad.

Constructor aficionado - Persona o grupo de personas que proyectan y/o construyen un modelo de aeronave sin objetivos comerciales y con fines recreativos únicamente.

Contrato ADS - Medio que permite al sistema de tierra y a la aeronave establecer las condiciones de un acuerdo ADS, en el cual se indican las condiciones de un acuerdo ADS, en el cual se indican las condiciones en que se han de iniciarse los informes ADS, así como los datos que deben figurar en los mismos.

Nota. El término "contrato ADS" es genérico y significa, según sea el caso, contrato ADS relacionado con un suceso, contrato de solicitud ADS, contrato ADS periódico o modo de emergencia. Puede implantarse transmisión terrestre de informes ADS entre sistemas terrestres.

Contrato de arrendamiento - Cuando el arrendador se obliga a transferir al arrendatario, por determinado tiempo y por remuneración determinada, el uso y goce de una aeronave, con o sin la tripulación, en el entendimiento que la entrega de la aeronave implica la transferencia al arrendatario de la calidad de explotador de ella.

Contrato de arrendamiento financiero - Cuando el arrendador se obliga a transferir al arrendatario la tenencia de una aeronave para su utilización comercial mediante el pago de un canon, suma que se aplicará al precio de la aeronave en caso que el arrendatario ejerza una opción de compra que el arrendador le otorga, en los términos y condiciones que las partes convengan.

Contrato de intercambio - Por el contrato de intercambio de aeronaves, dos o más Explotadores de aeronaves se ceden recíprocamente su calidad de explotadores de aeronaves, con o sin tripulación, en el entendimiento que si las aeronaves difieren en tipo y características, pueden convenirse las contraprestaciones que las partes estipulen.

Contrato de fletamento - Cuando el fletante pone a disposición del fletador la capacidad total o parcial de una aeronave, mediante un precio cierto, para uno o más viajes, o durante un tiempo determinado, conservando el fletante el control sobre la tripulación, la conducción técnica de la aeronave y la calidad de Explotador.

Control de calidad - Técnicas operacionales y actividades utilizadas para cumplimentar los requisitos de calidad.

Control de operaciones (Control Operacional) - La autoridad ejercida respecto a la iniciación, continuación, desviación o terminación de un vuelo en interés de la seguridad de la aeronave y de la regularidad y eficacia del vuelo.

Control de Tránsito Aéreo - Servicio operado por la autoridad competente para promover un flujo de tráfico aéreo seguro, oportuno y ordenado.

Control positivo - Control de todo el tránsito aéreo en espacios aéreos designados por el Control de Tráfico Aéreo.

Controlador(a) de tránsito aéreo habilitado(a) - Controlador(a) de tránsito aéreo titular de licencias y habilitaciones válidas y apropiadas para el ejercicio de sus atribuciones.

Convalidación de un Certificado de Aeronavegabilidad - La resolución tomada por un Estado contratante como alternativa al otorgamiento de su propio certificado de aeronavegabilidad, en aceptación del certificado concedido por cualquier otro Estado contratante, equiparándolo al suyo propio.

Convalidación de una Licencia - Medida tomada por un Estado contratante, mediante la cual, en vez de otorgar su propia licencia, reconoce como equivalente la otorgada por otro Estado contratante.

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



Copiloto - Piloto titular de licencia, que presta servicios de pilotaje sin estar al mando de la aeronave, a Exención del (de la) Piloto que vaya a bordo de la aeronave con el único fin de recibir instrucción de vuelo.

Criterios de actuación - Enunciación, para fines de evaluación, sobre el resultado que se espera del elemento de competencia y una descripción de los criterios que se aplican para determinar si se ha logrado el nivel requerido de actuación.

Datos técnicos aprobados - En relación a la aeronavegabilidad:

- Cualquier requisito, procedimiento, Directiva de Aeronavegabilidad, Directiva Operacional o información publicada por el fabricante o la Autoridad Aeronáutica de fabricación/diseño/certificación.
- Cualquier dato técnico publicado por el titular de un Certificado Tipo o Certificado Tipo Suplementario.
- Cualquier estándar internacional reconocido por la AAC.

Daño de fuente discreta - Daño estructural del avión que probablemente sea resultado de un choque con un ave, una avería no contenida de álabe de la soplante, una vería de motor no contenida, una avería no contenida de un mecanismo giratorio de alta energía o causas semejante.

Denominación del artículo expedido - Nombre que se debe utilizar para denominar justamente un determinado artículo o sustancia en todos los documentos y notificaciones de expedición y cuando proceda, en los embalajes.

Dependencia de Control de Aproximación - Dependencia establecida para facilitar el servicio de control de tránsito aéreo a los vuelos controlados que lleguen a o salgan de uno o más aeródromos.

Dependencia de control de tránsito aéreo - Expresión genérica que se aplica, según el caso, a un centro de control de área, a una dependencia de control de aproximación o a una torre de control de aeródromo.

Dependencia de los servicios de Búsqueda y Salvamento - Expresión genérica que significa, según el caso, centro coordinador, sub-centro de salvamento o puesto de alerta.

Dependencia de los Servicios de Tránsito Aéreo - Expresión genérica que se aplica a las dependencias de Control de Tránsito Aéreo, a los Centros de Información de Vuelo o a las Oficinas de Notificación de los Servicios de Tránsito Aéreo.

Derrota - La proyección sobre la superficie terrestre de la trayectoria de una aeronave, cuya dirección en cualquier punto se expresa generalmente en grados a partir del norte geográfico o magnético o de la cuadrícula.

Descanso - Período de tiempo durante el cual un tripulante está liberado de toda obligación de prestar servicios relacionados con el Operador y/o Explotador antes y después de un vuelo o serie de vuelos.

Descanso a bordo - El descanso que debe gozar un tripulante a bordo relevado de sus obligaciones de vuelo. Este descanso deberá, en la medida de lo posible, ser en posición horizontal e independiente con respecto al pasaje o la Cabina de Vuelo; y, por lo menos, ofrecer el grado suficiente de comodidad indispensable para los fines de un descanso apropiado.

Despachador de vuelo - Persona, con licencia, designada por el Operador y/o Explotador para ocuparse del control y la supervisión de las operaciones de vuelo, que tiene la competencia adecuada de conformidad con el Anexo 1 y que respalda, da información, o asiste al piloto al mando en la realización segura del vuelo.

Despacho básico - Todo lo relacionado con la preparación del vuelo, incluyendo documentación que no necesariamente contiene autorización de vuelo y seguimiento de vuelo.

Detectar y evitar - Capacidad de ver, captar o detectar tránsito en conflicto u otros peligros y adoptar las medidas apropiadas para cumplir con las reglas de vuelo aplicables.



Detresfa - Palabra clave utilizada para designar una fase de peligro. Situación en la cual existen motivos justificados para creer que una aeronave y sus ocupantes están amenazados por un peligro grave e inminente y necesitan auxilio inmediato.

Día calendario - El período de tiempo expirado, empleando hora UTC u hora local, que comienza a la media noche y termina 24 horas después en la siguiente media noche.

Dictamen médico acreditado - La conclusión a que han llegado uno o más expertos médicos, aceptados por la Autoridad que otorga las licencias en el caso que se trate, en consulta con expertos en operaciones de vuelo u otros especialistas según sea necesario.

Dirección de conexión - Código específico que se utiliza para establecer la conexión del enlace de datos con la dependencia ATS.

Directiva de Aeronavegabilidad (AD) - Publicación emitida por la Autoridad Aeronáutica competente sobre los productos aeronáuticos en los que existe una condición que pone en peligro la seguridad, y/o que esta condición es probable que exista o se desarrolle en otros productos del mismo Diseño Tipo. En las Directivas de Aeronavegabilidad se prescriben las medidas correctivas que han de adoptarse, o las condiciones o limitaciones bajo las cuales se puede continuar operaciones aeronáuticas con tales productos. La Directiva de Aeronavegabilidad es la forma más común de "información obligatoria sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad" mencionada en los Libros II y XIV del RACP.

Director General de la Autoridad Aeronáutica Civil - Funcionario designado por Órgano Ejecutivo y Ratificado por la Asamblea Legislativa de la República de Panamá para llevar a cabo las funciones que establece la ley.

Dirigible - Aerostato propulsado por motor.

Discrepancia de mantenimiento - Toda diferencia que exista entre la condición de un sistema, estructura, parte o componente de una aeronave al compararlo con los manuales, la cual debe ser solucionada para llevar a la aeronave a su condición de aeronavegabilidad.

Diseño Tipo - Planos, especificaciones, informes técnicos y evidencia documentada para la certificación de una aeronave, motor de aeronave, propulsor y componentes, para demostrar que están de acuerdo con los requisitos de aeronavegabilidad del Estado de Fabricación. Tal Estado habrá expedido un Certificado de validez pertinente al diseño y modificaciones subsecuentes.

Dispositivo - Cualquier instrumento, mecanismo, equipo, parte, aparato, órgano auxiliar o accesorio que es usado o que se tratará de usar en la operación o control de una aeronave, instalado en, o fijado a la misma y que no es parte de la estructura, motor o hélice.

Dispositivo de carga unitaria - Toda variedad de contenedor de carga, contenedor de aeronave, paleta de aeronave con red o paleta de aeronave con red sobre un iglú.

Dispositivo de instrucción para simulación de vuelo - Cualquiera de los tres tipos de aparato que a continuación se describen, en los cuales se simulan en tierra las condiciones de vuelo:

- a. *Simulador de Vuelo*: proporciona una presentación exacta del puesto de mando de un tipo particular de aeronave, hasta el punto de simular positivamente las funciones de los mandos, de las instalaciones y sistemas mecánicos, eléctricos, electrónicos, etc. de a bordo, el medio ambiente normal de los miembros de la tripulación de vuelo, la performance y las características de vuelo de este tipo de aeronave.
- b. *Entrenador para Procedimientos de Vuelo*: reproduce con toda fidelidad el medio ambiente del puesto de mando y simula las indicaciones de los instrumentos, las funciones simples de los mandos de las instalaciones y sistemas mecánicos, eléctricos, electrónicos, etc., de a bordo, la performance y las características de vuelo de las aeronaves de una clase determinada.
- c. *Entrenador Básico de Vuelo por Instrumentos*: equipado con los instrumentos apropiados, simula el medio ambiente del puesto de mando de una aeronave en condiciones de vuelo por instrumentos.

Dispositivo Electrónico de Vuelo (EFB) - Sistema electrónico de información que comprende equipo y aplicaciones y está destinado a la tripulación de vuelo para almacenar,



actualizar, presentar visualmente y procesar funciones EFB para apoyar las operaciones o tareas de vuelo.

Distancia de aceleración – Parada disponible (ASDA) (Despegue Frustrado) - La longitud del recorrido de despegue disponible más la longitud de zona de parada, si la hubiere.

Distancia de Aterrizaje Disponible (LDA) - La longitud de la pista que se ha declarado disponible y adecuada para el recorrido en tierra de una aeronave que aterrice.

Distancia de Despegue Disponible (TODA) - La longitud del recorrido de despegue disponible más la longitud de la zona libre de obstáculos si la hubiere.

Distancia de parada - Área más allá de la pista de despegue, no menos ancha que la pista y sobre la línea central extendida de la pista, capaz de mantener la aeronave durante un despegue frustrado, sin causarle daño estructural al aparato y designada por las autoridades del Aeropuerto para usarse cuando se acelera una aeronave durante un despegue fallido.

Duración total prevista - En caso de vuelos IFR, el tiempo que se estima necesario a partir del momento del despegue para llegar al punto designado, definido con relación a las ayudas para la navegación, desde el cual se tiene la intención de iniciar un procedimiento de aproximación por instrumentos o si no existen ayudas para la navegación aérea asociados con el aeródromo de destino, para llegar a la vertical de dicho aeródromo. En caso de vuelos VFR, el tiempo que se estima necesario a partir del momento del despegue para llegar a la vertical del aeródromo de destino.

Elemento de mensaje de texto libre - Parte de un mensaje que no se ajusta a ningún elemento de mensaje normalizado de los PANS-ATM (Doc 4444).

Elemento de mensaje normalizado - Parte de un mensaje definido en los PANS-ATM (Doc 4444) en términos del formato de presentación, el uso previsto y los atributos.

Elementos de competencia - Acción que constituye una tarea, en la cual hay un suceso inicial, uno final, que definen claramente sus límites y un resultado observable.

Elevación - Distancia vertical entre un punto o nivel de la superficie de la tierra o unido a ella y el nivel medio del mar.

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

Embalaje - Son los receptáculos y demás componentes o materiales necesarios para que el receptáculo sea idóneo a su función de contención y permita satisfacer las condiciones de embalaje.

Embalar - Colocar de manera adecuada y segura para su resguardo y protección dentro de cajas, cubiertas o receptáculos, artículos o sustancias que han de transportarse.

Encargado de operaciones de vuelo/despachador de vuelo - Persona, con o sin licencia, designada por el explotador para ocuparse del control y la supervisión de las operaciones de vuelo, que tiene la competencia adecuada de conformidad con el Anexo 1 y que respalda, da información, o asiste al piloto al mando en la realización segura del vuelo.

Enderezamiento - Última maniobra realizada por un avión durante el aterrizaje, en la cual el piloto reduce gradualmente la velocidad y la razón de descenso hasta que la aeronave esté sobre el inicio de la pista y, justo a unos pocos pies sobre la misma, inicia el enderezamiento llevando la palanca de mando suavemente hacia atrás. El enderezamiento aumenta el ángulo de ataque y permite que el avión tome contacto con la pista con la velocidad más baja hacia adelante y con la menor velocidad vertical.

Enlace de mando y control (C2) - Enlace de datos entre la aeronave pilotada a distancia y la estación de pilotaje a distancia para fines de dirigir el vuelo.

Enmienda - Es la modificación de cualquier reglamento que surge de las enmiendas a las normas y métodos recomendados (SARP's) de los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, o por iniciativa propia de la AAC, personas (naturales o jurídicas) que así lo soliciten a la AAC.

Entorno hostil - Entorno en que:

- a. no se puede realizar un aterrizaje forzoso seguro debido a que la superficie y su entorno son inadecuados; o



Resolución de Junta Directiva No. _____
Página No.19

- b. los ocupantes del helicóptero no pueden estar adecuadamente protegidos de los elementos; o
- c. no se provee respuesta/capacidad de búsqueda y salvamento de acuerdo con la exposición prevista; o
- d. existe un riesgo inaceptable de poner en peligro a las personas o a los bienes en tierra.

Entorno hostil congestionado - Entorno hostil dentro de un área congestionada.

Entorno hostil no congestionado - Entorno hostil fuera de un área congestionada.

Entorno no hostil - Entorno en que:

- a. un aterrizaje forzoso seguro puede realizarse porque la superficie y el entorno circundante son adecuados;
- b. los ocupantes del helicóptero pueden estar adecuadamente protegidos de los elementos;
- c. se provee respuesta/capacidad de búsqueda y salvamento de acuerdo con la exposición prevista; y
- d. el riesgo evaluado de poner en peligro a las personas o a los bienes en tierra es aceptable.

Entrenador para procedimientos de vuelo - Véase Dispositivo de instrucción para simulación de vuelo.

Entrenamiento inicial - Entrenamiento requerido a miembros de tripulación y despachadores de vuelo que no han sido calificados, ni han prestado servicio en un tipo de aeronave.

Entrenamiento de ascenso - Entrenamiento requerido para tripulantes que han sido habilitados y han servido como Copiloto o Mecánico de a bordo en un tipo de aeronave antes de servir en las funciones de Piloto al Mando o Copiloto, respectivamente, en ese tipo de aeronave.

Entrenamiento de diferencias - Entrenamiento requerido a miembros de tripulación y despachadores de vuelo que han sido habilitados y han servido en un tipo de aeronave, pero que la AAC encuentra necesario su entrenamiento por las diferencias existentes y la variedad que prevalece en el mismo tipo de aeronave. Los tripulantes deben cumplir con el entrenamiento de diferencias antes de servir en esa aeronave

Entrenamiento de emergencia - Entrenamiento destinado a desarrollar las habilidades y pericia del personal aeronáutico en la ejecución de los procedimientos de emergencia en los tipos específicos de aeronaves y posición de trabajo.

Entrenamiento de repaso - Entrenamiento destinado para actualizar al personal aeronáutico que ha sido calificado por el Operador y/o Explotador y que continúa en servicio dentro del mismo tipo de aeronave y posición de trabajo.

Entrenamiento de transición - Entrenamiento destinado para el personal aeronáutico que ha sido calificado por el Operador y/o Explotador para una posición de trabajo específica y asignado para la misma en un tipo de aeronave diferente.

Envío - El transporte de uno o más bultos de mercancía, incluyendo mercancías peligrosas que un Operador y/o Explotador acepta de un expedidor, de una sola vez y en un mismo sitio, recibidos en lote y despachados a un mismo consignatario y dirección.

Equipo - Uno o varios componentes relacionados operacionalmente para el cumplimiento integral de una función determinada.

Equipo de Medición de Distancia – DME - Equipo que indica al piloto la distancia en millas náuticas exactas hacia o desde la estación que le envía la señal electrónica. Este equipo funciona en combinación con el VOR e ILS, para permitir al Piloto conocer la distancia, en millas náuticas, a la que se encuentra de la estación sintonizada.

Equivalente a nivel del mar - Se refiere a las condiciones de veinticinco grados centígrados (25°C) y setecientos sesenta milímetros (760 mm) de mercurio de presión.



Error - Acción u omisión de la persona encargada de la operación, que da lugar a desviaciones de las intenciones o expectativas de la organización o de la persona encargada de la operación.

Error del sistema altimétrico (ASE) - Diferencia entre la altitud indicada por el altímetro, en el supuesto de un reglaje barométrico correcto, y la altitud de presión correspondiente a la presión ambiente sin perturbaciones.

Error vertical total (TVE) - Diferencia geométrica vertical entre la altitud de presión real de vuelo de una aeronave y su altitud de presión asignada (nivel de vuelo).

Espacio aéreo con servicio de asesoramiento - Espacio aéreo de dimensiones definidas, o ruta designada, dentro de los cuales se proporciona servicio de asesoramiento de tránsito aéreo.

Espacio aéreo controlado - Espacio aéreo de dimensiones definidas dentro del cual se brinda servicio de control de tránsito aéreo a los vuelos IFR y a los vuelos VFR, de conformidad con la clasificación del espacio aéreo.

Espacio aéreo navegable - Espacio aéreo en o sobre las alturas mínimas de vuelo reglamentadas por el RACP y alturas mínimas de vuelo reglamentadas en las cartas de navegación autorizadas, incluyendo el espacio aéreo requerido para un despegue y aterrizaje seguro.

Especificación de Performance de comunicación requerida (RCP) - Conjunto de requisitos para el suministro de servicios de tránsito aéreo y el equipo de tierra, las capacidades funcionales de la aeronave y las operaciones correspondientes que se necesitan para apoyar la comunicación basada en la performance.

Especificación de performance de vigilancia requerida (RSP) - Conjunto de requisitos para el suministro de servicios de tránsito aéreo y el equipo de tierra, las capacidades funcionales de la aeronave y las operaciones correspondientes que se necesitan para apoyar la vigilancia basada en la performance.

Especificación para la navegación - Conjunto de requisitos relativos a la aeronave y a la tripulación de vuelo necesarios para dar apoyo a las operaciones de la navegación basada en la performance dentro de un espacio aéreo definido. Existen dos clases de especificaciones para la navegación:

- a. *Especificación para la performance de navegación requerida (RNP)*. Especificación para la navegación basada en la navegación de área que incluye el requisito de control y alerta de la performance, designada por medio del prefijo RNP; p. ej., RNP 4, RNP APCH.
- b. *Especificación para la navegación de área (RNAV)*. Especificación para la navegación basada en la navegación de área que no incluye el requisito de control y alerta de la performance, designada por medio del prefijo RNAV; p. ej., RNAV 5, RNAV 1.

Especificaciones de Operaciones (OpSpecs) - Documento mediante el cual la AAC autoriza al titular de un Certificado de Operación, actividades específicas y las condiciones y limitaciones de las mismas. Las OpSpecs es un documento asociado al Certificado de Operación. En el caso de Aeronavegabilidad establece las habilitaciones y limitaciones establecidas para un Taller Aeronáutico.

Especificaciones relativas a las operaciones. Las autorizaciones, incluidas las aprobaciones específicas, condiciones y limitaciones relacionadas con el certificado de explotador de servicios aéreos y sujetas a las condiciones establecidas en el manual de operaciones.

Estación aeronáutica - Estación terrestre del servicio móvil aeronáutico. En ciertos casos una estación aeronáutica puede estar instalada, por ejemplo, a bordo de un barco o de una plataforma sobre el mar.

Estación de pilotaje a distancia - El componente del sistema de aeronave pilotada a distancia que contiene el equipo que se utiliza para pilotar una aeronave a distancia.

Estación de radio de control aeroterrestre - Estación de telecomunicaciones aeronáuticas que tiene como principal responsabilidad las comunicaciones relativas a la operación y control de aeronaves en determinada área.



Estación de telecomunicaciones aeronáuticas - Estación del servicio de telecomunicaciones aeronáuticas.

Estado de Certificación - El Estado que ha emitido un Certificado Tipo sobre un Producto Aeronáutico. No es necesariamente el Estado de Diseño o el Estado de Fabricación.

Estado de Diseño - El Estado que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del Diseño Tipo.

Estado de Fabricación - El Estado que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del montaje final de una aeronave, motor de aeronave, hélice o componente.

Estado de Matrícula - El Estado de registro que otorgó la matrícula de la aeronave.

Estado de Origen - El Estado en cuyo territorio se cargó inicialmente la mercancía a bordo de alguna aeronave.

Estado del aeródromo - Estado en cuyo territorio está situado el aeródromo.

Estado del Explotador - El Estado en el que está ubicada la oficina principal del Explotador de una aeronave, o de no haber tal oficina, la residencia permanente del Explotador.

Estado del establecimiento principal de un explotador de la aviación general. El Estado en el que el explotador de una aeronave de aviación general tiene su oficina principal o, de no haber tal oficina, su residencia permanente.

Estructuras de aeronaves - Ver "Célula"

Evaluación - Una revisión del cumplimiento de normas y regulaciones aplicables a los procedimientos u operaciones en que se basa la experiencia y la práctica común de la industria.

Evaluación médica - Pruebas exigidas por el Estado a efectos de comprobar que el titular de una licencia satisface determinadas condiciones de actitud psicofísica. Estas pruebas las realizará la autoridad otorgadora de Licencias a través de un Médico Examinador.

Examinador de vuelo - Persona designada y autorizada como examinador de vuelo por la Autoridad de Aviación Civil (AAC), adecuadamente calificada por su integridad, para realizar, en nombre de la AAC, las pruebas de pericia y las verificaciones de competencia.

Exención - Es el privilegio que otorga la AAC a una persona u organización, en circunstancias excepcionales, liberándola de la obligación que tiene para el cumplimiento de una regla o parte de ella, según las circunstancias y con sujeción a las condiciones especificadas en la exención.

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

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

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

Experiencia reciente - Experiencia obligatoria que en un período de tiempo determinado debe tener el titular de la Licencia y la Habilidad en las funciones aeronáuticas para las que está autorizado.

Explotador - Persona, organismo o empresa que se dedica, o propone dedicarse, a la explotación de aeronaves.

Exposición verbal - Comentarios verbales sobre las condiciones meteorológicas existentes o previstas.



Factor de carga - Relación entre el peso de una carga especificada con el peso total de la aeronave. La carga especificada se expresa en cualquiera de los términos siguientes: fuerzas aerodinámicas, fuerzas de inercia, o reacciones del suelo o agua.

Fase de Alerta - Situación en la cual se abriga temor por la seguridad de una aeronave y sus ocupantes.

Fase de aproximación y aterrizaje – Helicópteros - Parte del vuelo a partir de 300m (1,000 ft) sobre la elevación de la FATO, si se ha previsto que el vuelo exceda esa altura, o bien a partir del comienzo del descenso en los demás casos, hasta el aterrizaje o hasta el punto de aterrizaje interrumpido.

Fase de despegue y ascenso inicial - Parte del vuelo a partir de 300 m (1,000 ft) sobre la elevación de la FATO, si se ha previsto que el vuelo exceda de esa altura o hasta el fin del ascenso en los demás casos.

Fase de emergencia - Expresión genérica que significa, según el caso, fase de incertidumbre, fase de alerta o fase de peligro.

Fase de incertidumbre - Situación en la cual existe duda acerca de la seguridad de una aeronave y de sus ocupantes.

Fase de peligro - Situación en la cual existen motivos justificados para creer que una aeronave y sus ocupantes están amenazados por un peligro grave e inminente y necesitan auxilio inmediato.

Fase en ruta - Parte del vuelo a partir del fin de la fase de despegue y ascenso inicial hasta el comienzo de la fase de aproximación y aterrizaje.

Fases críticas de vuelo - Aquellas partes de las operaciones que involucran el rodaje, despegue, aterrizaje y todas las operaciones de vuelo debajo de 10,000 pies, excepto vuelo de crucero.

Fatiga - Estado fisiológico que se caracteriza por una reducción de la capacidad de desempeño mental o físico debido a la falta de sueño, a períodos prolongados de vigilia, fase circadiana o volumen de trabajo (actividad mental o física) que puede menoscabar el estado de alerta de una persona y su habilidad para realizar adecuadamente funciones operacionales relacionadas con la seguridad operacional.

Firmar una conformidad (Visto Bueno) de mantenimiento - Certificar que el trabajo de mantenimiento se ha completado satisfactoriamente de acuerdo a las normas de aeronavegabilidad aplicables, para lo cual se expide la conformidad (visto bueno) de mantenimiento.

Flete privado (Charter) - Cualquier flete en el cual el fletador emplea la capacidad total de una aeronave para el transporte de:

- (1) Vuelo de pasajeros civiles o militares bajo contrato con un gobierno.
- (2) Vuelo de pasajeros comercializado por un fletador, y cuyos costos son cargados completamente al fletador y no a los pasajeros individuales.

Flete público - Cualquier flete que no sea privado.

Flota - Aeronaves que están listadas en las especificaciones de operaciones del titular de un Certificado de Operación.

Funciones aeronáuticas - Aquellas funciones para las cuales se establecen por reglamento licencias y habilitaciones para poder desempeñarlas.

Garantía de Calidad - Todas las actividades planificadas y sistemáticas realizadas dentro del sistema de calidad que se ha demostrado son necesarias para proporcionar una confianza adecuada que la entidad cumplirá con las normas y requisitos de calidad establecidos (ISO 9000:2000).

Gestión de Calidad - Todas las actividades de la función general de gestión que determinan la política, objetivos y responsabilidades de calidad y que se aplican por medio de la planificación, el control, la garantía y la mejora continua de la calidad dentro del sistema de calidad (ISO 9000:2000)



Giroavión - Aerodino propulsado por motor que se mantiene en vuelo por la reacción del aire sobre uno o más rotores.

Giroplano (autogiro) - Aerodino que se mantiene en vuelo en virtud de la reacción del aire sobre uno o más rotores, que giran libremente alrededor de ejes verticales o casi verticales.

Globo - Aerostato no propulsado por motor.

Globo libre no tripulado - Aerostato sin tripulación propulsado por medios no mecánicos, en vuelo libre.

Grupo motor - Conjunto ensamblado de piezas, partes y accesorios necesarios y suficientes para transformar energía con objeto de propulsar la aeronave. No incluye hélices.

Grupo motopropulsor - Grupo motor incluyendo las hélices y sus sistemas asociados.

Grupo motor crítico - El grupo motor cuya falla produce el efecto más adverso en las características de vuelo de la aeronave.

Habilitación - Autorización inscrita en una licencia o asociada con ella y de la cual forma parte, en la que se especifican condiciones especiales, atribuciones o restricciones referentes a dicha licencia.

Habilitación de Aviónica - Son las habilitaciones de la licencia de un mecánico de mantenimiento de aeronaves que incluyen lo siguiente:

- a. Componentes eléctricos / electrónico;
- b. Instrumentos; y
- c. Sistema eléctrico;

Habilitación de Célula - Son las habilitaciones de la licencia de un mecánico de mantenimiento de aeronaves que incluyen lo siguiente:

- a. Estructura de aeronaves; y
- b. Sistemas diversos, excepto sistema eléctrico.

Habilitación de Sistema Motor - Son las habilitaciones de la licencia de un mecánico de mantenimiento de aeronaves que incluyen lo siguiente:

- a. Motor alternativo;
- b. Motor a reacción; y
- c. Sistemas de hélice.

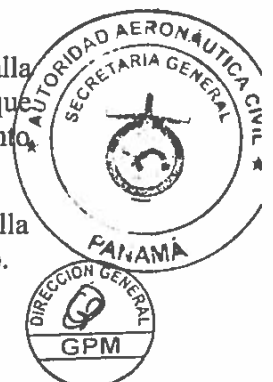
Hélice - Dispositivo impulsor de una aeronave que posee palas sobre un eje impulsado por un motor que cuando rota, produce por su acción en el aire, un empuje aproximadamente perpendicular a su plano de rotación y el cual incluye componentes de control normalmente suministrados por el fabricante, pero no incluye los rotores principales y auxiliares o planos aerodinámicos giratorios del motor.

Helicóptero - Aerodino que se mantiene en vuelo principalmente en virtud de la reacción del aire sobre uno o más rotores propulsados por motor, que giran alrededor de ejes verticales o casi verticales.

Helicóptero de Clase de performance 1 - Helicóptero de Clase de performance 1.- Helicóptero cuya performance, en caso de falla del motor crítico, permite continuar el vuelo en condiciones de seguridad hasta un área de aterrizaje apropiada, a menos que la falla ocurra antes de alcanzar el punto de decisión para el despegue (TDP) o después de pasar el punto de decisión para el aterrizaje (LDP), casos en que el helicóptero debe poder aterrizar dentro del aérea de despegue interrumpido o de aterrizaje.

Helicóptero de Clase de performance 2 - Helicóptero cuya performance, en caso de falla del grupo motor crítico, permite continuar el vuelo en condiciones de seguridad, excepto que la falla se presente antes de un punto definido después del despegue o después de un punto definido antes del aterrizaje, en cuyos casos puede requerirse un aterrizaje forzoso.

Helicóptero de Clase de performance 3 - Helicóptero cuya performance, en caso de falla del grupo motor en cualquier punto del perfil de vuelo, debe requerir un aterrizaje forzoso.



Heliplataforma - Helipuerto situado en una estructura mar adentro, ya sea flotante o fija.

Helipuerto - Aeródromo o área definida sobre una estructura destinada a ser utilizada, total o parcialmente, para la llegada, la salida o el movimiento de superficie de los helicópteros.

Helipuerto de alternativa - Helipuerto al que podría dirigirse un helicóptero cuando fuera imposible o no fuera aconsejable dirigirse al helipuerto de aterrizaje previsto o aterrizar en el mismo, y que cuenta con las instalaciones y los servicios necesarios, que tiene la capacidad de satisfacer los requisitos de performance de la aeronave y que estará operativo a la hora prevista de utilización. Existen los siguientes tipos de helipuertos de alternativa:

- *De alternativa posdespegue.* Helipuerto de alternativa en el que podría aterrizar un helicóptero si esto fuera necesario poco después del despegue y no fuera posible utilizar el helipuerto de salida.
- *De alternativa en ruta.* Helipuerto de alternativa en el que podría aterrizar un helicóptero en el caso de que fuera necesario desviarse mientras se encuentra en ruta.
- *De alternativa de destino.* Helipuerto de alternativa en el que podría aterrizar un helicóptero si fuera imposible o no fuera aconsejable aterrizar en el helipuerto de aterrizaje previsto.

Helipuerto elevado - Helipuerto emplazado sobre una estructura terrestre elevada.

Horas programadas de instrucción - Las horas de entrenamiento prescritas por el Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP). Estos tiempos programados pueden ser reducidos por la AAC si el Operador y/o Explotador justifica plenamente tal acción.

Hora prevista de aproximación - Hora a la que el ATC prevé que una aeronave que llega, después de haber experimentado una demora, abandonará el punto de espera para completar su aproximación para aterrizar.

Hora prevista de fuera calzos - Hora estimada en la cual la aeronave iniciará el desplazamiento asociado con la salida.

Hora prevista de llegada - En los vuelos IFR, la hora a la cual se prevé que una aeronave llegará a un punto designado, definido con referencia a las ayudas para la navegación, a partir del cual se iniciará un procedimiento de aproximación por instrumentos, o, si el aeródromo no está equipado con ayudas para la navegación, la hora a la cual la aeronave llegará sobre el aeródromo.

Para los vuelos VFR, la hora a la cual se prevé que la aeronave llegará sobre el aeródromo.

Identificación de aeronave - Grupo de letras o de cifras, o una combinación de ambas, idéntico al distintivo de llamada de una aeronave para las comunicaciones aeroterrestres o dicho distintivo expresado en clave, que se utiliza para identificar las aeronaves en las comunicaciones entre centros terrestres de los servicios de Tránsito Aéreo

IFR - Símbolo utilizado para designar las reglas de vuelo por instrumentos.

IFR sobre la mínima - En relación con la operación de una aeronave, es la operación de la misma sobre la mínima con un plan de vuelo IFR autorizado por el Control de Tránsito Aéreo para mantener "condiciones VFR" o "condiciones por encima del VFR".

IMC - Condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos.

Impulso de despegue - Es la potencia que se desarrolla bajo condiciones estáticas en motores de turbina, a una altura y temperatura atmosférica específicas y bajo las máximas condiciones de velocidad rotacional del eje rotante y de temperatura de gas aprobada para un despegue normal y limitado en uso continuo al período de tiempo indicado en las especificaciones aprobadas para la máquina.

Incerfa - Situación en la cual existe duda acerca de la seguridad de una aeronave y de sus ocupantes.

Incidente de Aviación - Todo suceso relacionado con la operación de una aeronave, que no llegue a ser un accidente, que afecte o pueda afectar la seguridad de las operaciones.

Incidente imputable a mercancías peligrosas - Todo suceso



- a. atribuible al transporte aéreo de mercancías peligrosas y relacionadas con él;
- b. que no constituye un accidente imputable a mercancías peligrosas y que no tiene que producirse necesariamente a bordo de alguna aeronave;
- c. que ocasiona lesiones a alguna persona, daños a la propiedad, incendio, ruptura, derramamiento, fugas de fluidos, radiación o cualquier otra manifestación de que se ha vulnerado la integridad de algún embalaje. También se considera incidente imputable a mercancías peligrosas toda ocurrencia relacionada con el transporte de mercancías peligrosas que pueda haber puesto en peligro a la aeronave o sus ocupantes.

Incompatible - Término utilizado para describir aquellas mercancías peligrosas que de mezclarse, podrían generar peligrosamente calor o gases, o producir alguna sustancia corrosiva.

Incumplimiento - Una deficiencia en la característica, documentación o procedimiento por referencia a las disposiciones del RACP.

Indicador de sentido de aterrizaje - Dispositivo para indicar visualmente el sentido designado en determinado momento para el aterrizaje o despegue de una aeronave.

Inflamable (inflamante) - Término que cuando utilizado en relación a fluidos y gases, significa susceptible a inflamarse o explotar.

Información de tránsito - Información expedida por una dependencia de servicio de tránsito aéreo para alertar al piloto sobre otro tránsito aéreo conocido u observado, que pueda estar cerca de la posición o ruta previstas de vuelo y para ayudar al piloto a evitar una colisión.

Información meteorológica - Informe meteorológico, análisis, pronóstico y cualquier otra declaración relativa a condiciones meteorológicas existentes o previstas.

Información SIGMET - Información expedida por una oficina de vigilancia meteorológica, relativa a la existencia real o prevista de determinados fenómenos meteorológicos en ruta y de otros fenómenos en la atmósfera que puedan afectar a la seguridad operacional de las aeronaves.

Inspección, reemplazo y/o servicio obligatorio - Trabajo Técnico Aeronáutico que es obligatorio realizar por haberse desarrollado una condición insegura en una aeronave, motor de aeronave, hélice o componente, ordenado por la Autoridad Aeronáutica competente del Estado de Diseño/Fabricación o Certificación a través de una Directiva de Aeronavegabilidad.

Inspección, reemplazo y/o servicio periódico - Trabajo Técnico Aeronáutico que debe realizarse en forma repetitiva a intervalos de tiempo calendario, horas de operación o ciclos de vuelo, establecidos por el fabricante o la Autoridad Aeronáutica competente del Estado de Diseño/Fabricación o Certificación, aprobados por la AAC y de carácter obligatorio para mantener la aeronave en condiciones seguras de operación.

Inspector, Ingeniero, Controlador, Despachador, Mecánico, Médico o Psicólogo Delegado - Persona natural aprobada por el Director General de la AAC, ad honorem, que no es funcionario de la misma, y que posee el entrenamiento apropiado, experiencia y habilidad demostrada para evaluar y certificar el conocimiento y pericia y la capacidad psico-médica de otro Personal Aeronáutico y cuando corresponda, evaluar y certificar trabajos técnicos aeronáuticos específicos en nombre de la AAC, según lo establecido por el Reglamento de Aviación Civil (RACP) y el Manual de Procedimientos del Departamento correspondiente.

Inspector de aeródromo - Funcionario de la Autoridad Aeronáutica Civil designado por el Director General, capacitado e instruido para realizar todas las funciones de inspección y certificación de aeródromos.

Inspector de Seguridad Aérea - Funcionario de la Autoridad Aeronáutica Civil designado por el Director General, capacitado e instruido para realizar todas las funciones de inspección y certificación de operaciones o aeronavegabilidad de aeronaves.

Inspector de rutas - Personal del Operador y/o Explotador debidamente capacitado en sillas izquierda y derecha para dar experiencia operacional a los tripulantes del Operador y/o Explotador.



Inspector del Operador (aviones) - Una persona calificada y vigente en la operación del avión relacionado, quién está calificada y permitida a conducir evaluaciones en un avión, simulador de vuelo, o en un dispositivo de instrucción de vuelo de un tipo particular de avión para el operador.

Inspector del Operador (IDE) (simulador de vuelo) - Una persona quien está calificada para conducir una evaluación, pero sólo en un simulador de vuelo o en un dispositivo de instrucción de vuelo (FTD) de un tipo de aeronave en particular para un operador.

Instalaciones para Navegación Aérea - Cualquier instalación diseñada y disponible para uso, o utilizada como ayuda para la navegación aérea, incluyendo áreas de aterrizaje, luces, cualquier aparato o equipo para la diseminación de la información meteorológica, de señalización, ayudas radiodireccionales o para radio u otras comunicaciones eléctrico - electrónicos y cualquier otra estructura o mecanismo con propósitos similares para guiar o controlar vuelos en el aire o en el aterrizaje y despegue de aeronaves o para movimientos de aeronaves en el aeropuerto.

Instrucción reconocida - Programa especial de instrucción que el Estado contratante aprueba para que se lleve a cabo bajo la debida dirección.

Instructor de Especialidades Aeronáuticas - Personal calificado y certificado por la AAC para brindar instrucción en temas de formación, calificación y repaso del personal aeronáutico, según corresponda con la siguiente clasificación:

- a. Básico
- b. Avanzado

Instructor del Operador y/o Explotador (simulador de vuelo) - Una persona quien está calificada para conducir una evaluación, pero sólo en un simulador de vuelo o en un dispositivo de instrucción de vuelo (FTD) de un tipo de aeronave en particular para un Operador y/o Explotador.

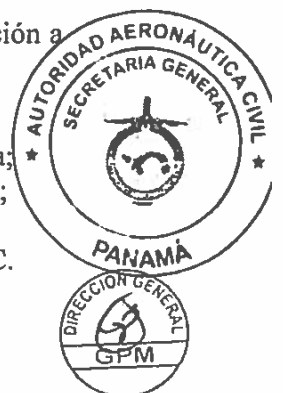
Instrumento - Componente que utiliza un mecanismo interno para mostrar visual o auditivamente la actitud, altura y operación de una aeronave, sistema o una parte de la misma. Esto incluye dispositivos electrónicos para controlar automáticamente a una aeronave en vuelo, (Piloto automático).

Ítems de Inspección Requerida (RII) - Aquellos trabajos técnicos aeronáuticos que de no ser efectuados adecuadamente, pueden resultar en una falla, mal funcionamiento o defecto, haciendo peligrar la operación segura de una aeronave. Estos trabajos deben ser inspeccionados por una persona calificada que no sea la misma que efectuó el trabajo técnico aeronáutico.

Lesión grave - Cualquier lesión sufrida por una persona en un accidente y que:

- a. Requiera hospitalización durante más de 48 horas dentro de los siete días contados a partir de la fecha en que se sufrió la lesión.
- b. Ocasione la fractura de algún hueso (con Exención de las fracturas simples de la nariz o de los dedos de las manos o los pies).
- c. Ocasione heridas que den lugar a hemorragias graves, lesiones a nervios, músculos o tendones.
- d. Ocasione daños a cualquier órgano interno.
- e. Ocasione quemaduras de segundo o tercer grado u otras quemaduras que afecten más del 5% de la superficie del cuerpo.
- f. Sea imputable al contacto, comprobado, con sustancias infecciosas o a la exposición a radiaciones perjudiciales.

Libro de a bordo (bitácora de vuelo) - Un formulario firmado por el Piloto al mando (PIC) de cada vuelo, el cual debe contener: la nacionalidad y matrícula del avión; fecha; nombres de los tripulantes; asignación de obligaciones a los tripulantes; lugar de salida; lugar de llegada; hora de salida; hora de llegada; horas de vuelo; naturaleza del vuelo (regular o no regular); incidentes, observaciones, en caso de haberlos y la firma del PIC.



Resolución de Junta Directiva No. _____
Página No.27

Licencia - Documento oficial otorgado por la AAC, que indica la especialidad aeronáutica del titular y las restricciones en caso de haberlas, y le otorga la facultad para desempeñar las funciones propias de las habilitaciones expresamente consignadas en ella.

Licencia al Personal Técnico Aeronáutico - Documento expedido por la AAC, que certifica que el portador identificado se considera apto para actuar como personal técnico aeronáutico, según las condiciones y limitaciones establecidas en el mismo.

Límite de autorización - Punto hasta el cual se concede a una aeronave una autorización del control de tránsito aéreo.

Lista de Desviaciones Respecto a la Configuración (CDL) - Lista establecida por el organismo responsable del Diseño Tipo de la aeronave, con aprobación de la Autoridad Aeronáutica Competente del Estado de Diseño/Fabricación o Certificación, en la que figuran las partes exteriores de un tipo específico de aeronave de las que podría prescindirse al inicio de un vuelo y que incluye, de ser necesario, cualquier información relativa a las consiguientes limitaciones respecto a la operación y corrección de performance de la misma.

Lista de Equipo Mínimo (MEL) - Lista que debe ser aprobada por la AAC, con el mínimo de equipo suficiente para el funcionamiento de una aeronave a reserva de determinadas condiciones cuando parte del equipo no funciona. Esta lista debe ser preparada por el Operador y/o Explotador de conformidad con la MMEL, establecida para el tipo de aeronave o de conformidad con criterios más restrictivos.

Lista Maestra de Equipo Mínimo (MMEL) - Lista establecida para un determinado tipo de aeronave por el organismo responsable del diseño del tipo de aeronave con aprobación del Estado de diseño, en la que figuran elementos del equipo, de los cuales uno o más podrían prescindirse para iniciar un vuelo. La MMEL puede estar asociada a condiciones de operación, limitaciones o procedimientos especiales.

Límite de Franqueamiento de Obstáculos (OCL) - Altura sobre la elevación del aeródromo por debajo de la cual no puede mantenerse el margen vertical mínimo prescrito en la aproximación frustrada.

Longitud efectiva de la pista - La distancia para aterrizar desde el punto en el cual el plano de franqueamiento de obstáculos asociado con el extremo de aproximación de la pista intercepta la línea central de ésta hasta el final de la misma.

Maletín de vuelo electrónico (EFB) - Sistema electrónico de información que comprende equipo y aplicaciones y está destinado a la tripulación de vuelo para almacenar, actualizar, presentar visualmente y procesar funciones de EFB para apoyar las operaciones o tareas de vuelo.

Manejo de amenazas - Detección de amenazas y respuesta a ellas con contramedidas que reduzcan o eliminen las consecuencias y disminuyan la posibilidad de errores o estados no deseados.

Manejo de errores - Detección de errores y respuesta a ellos con contramedidas que reduzcan o eliminen las consecuencias y disminuyan la probabilidad de errores o estados no deseados.

Mantenimiento (Fecha de aplicación hasta el 4 de noviembre de 2020)- Realización de las tareas requeridas para asegurar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de una aeronave incluyendo, por separado o en combinación, la revisión general, inspección, sustitución, rectificación de defecto y la realización de una modificación o reparación.

Mantenimiento (Fecha de aplicación a partir del 5 de noviembre de 2020) - Realización de tareas en una aeronave, motor, hélice o piezas conexas requeridas para asegurar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de una aeronave, motor, hélice o piezas conexas incluyendo, por separado o en combinación, la revisión general, inspección, sustitución, rectificación de defecto y la realización de una modificación o reparación.

Mantenimiento de la aeronavegabilidad - Conjunto de procedimientos que permite asegurar que una aeronave, motor, hélice o pieza cumple con los requisitos aplicables de aeronavegabilidad y se mantiene en condiciones de operar de modo seguro durante toda su vida útil.



Resolución de Junta Directiva No. _____
Página No.28

Mantenimiento Preventivo - Trabajo Técnico Aeronáutico que debe realizarse de acuerdo a las instrucciones del fabricante, en forma repetitiva a intervalos de tiempo calendario, horas de operación o ciclos de vuelo, establecidos por el fabricante o la Autoridad Aeronáutica competente del Estado de Diseño/Fabricación o Certificación, aprobados por la AAC y obligatorios para mantener la aeronave en condición segura de operación.

Manual de Operaciones (OM) - Manual que contiene procedimientos, instrucciones y orientaciones que permiten al personal encargado de las operaciones desempeñar sus obligaciones.

Manual de Operaciones de la aeronave (AOM) - Manual aceptable para la AAC, que contiene procedimientos, lista de verificaciones, limitaciones, información sobre la performance, detalles de los sistemas de aeronave y otros textos pertinentes a la operación de la aeronave.

Nota: El Manual de Operaciones de la aeronave es parte del Manual de Operaciones del Operador y/o Explotador.

Manual de Operaciones del Operador y/o Explotador - Manual que contiene los procedimientos, instrucciones y orientaciones o políticas de un Operador y/o Explotador de servicios aéreos, que permiten al personal del Operador y/o Explotador, desempeñar sus obligaciones, de conformidad con las instrucciones del RACP y las normas internacionales. El Operador y/o Explotador proporcionará un ejemplar del Manual de Operaciones, junto con todas las enmiendas y revisiones para la revisión, aceptación y, donde se requiera, la aprobación de la AAC. El Operador y/o Explotador incorporará en el Manual de Operaciones todo texto obligatorio que la AAC exija.

Manual de Procedimientos de organismo de mantenimiento - Documento aprobado por el Jefe del organismo de mantenimiento y que presenta en detalle la composición del organismo de mantenimiento y las atribuciones directivas, el ámbito de los trabajos, una descripción de las instalaciones, los procedimientos de mantenimiento y los sistemas de garantía de la calidad o inspección.

Manual de Vuelo Aprobado (AFM) - Manual relacionado con el Certificado Tipo de la aeronave, aprobado por la Autoridad Aeronáutica de Diseño/Fabricación/Certificación, el cual contiene limitaciones dentro de las cuales la aeronave debe considerarse aeronavegable, así como las instrucciones e información que necesitan los Miembros de la Tripulación de Vuelo, para la operación segura de la aeronave.

Manual del Explotador para Controlar el Mantenimiento (MGM) - Documento que describe los procedimientos del Explotador para garantizar que todo mantenimiento, programado o no, se realiza en las aeronaves del Explotador a su debido tiempo y de manera controlada y satisfactoria.

Masa máxima - Masa máxima certificada de despegue.

Material incombustible - Material capaz de resistir el calor tan bien como el acero o mejor que éste, cuando las dimensiones en ambos casos son apropiadas para un fin determinado.

Mecánico de a bordo - Persona titular de la licencia correspondiente, responsable durante el vuelo de la función de asesorar al Piloto al Mando sobre el estado, vigilancia y empleo de la célula, grupo motor y sistemas auxiliares de la aeronave, así como el registro y confección de documentos e informes sobre los mismos.

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

Médico examinador delegado - Médico reconocido, designado por la AAC para realizar los exámenes médicos requeridos y emitir o denegar los certificados médicos según lo establecido por el Reglamento de Aviación Civil (RACP) y el Manual de Procedimientos de la Unidad de Medicina Aeronáutica y Factores Humanos.

Medios de fijación de la carga externa - Componentes estructurales usados para fijar una carga externa, la estructura con los refuerzos correspondientes en la estructura de fijación y cualquier dispositivo de desprendimiento rápido usado para lanzar la carga externa.



Mejores prácticas de la industria. - Textos de orientación preparados por un órgano de la industria, para un sector particular de la industria de la aviación, a fin de que se cumplan los requisitos de las normas y métodos recomendados de la Organización de Aviación Civil Internacional, otros requisitos de seguridad operacional de la aviación y las mejores prácticas que se consideren apropiadas.

Mensaje CPDLC - Información intercambiada entre un sistema de a bordo y su contraparte de tierra. Un mensaje CPDLC consta de un solo elemento de mensaje o de una combinación de elementos de mensaje enviados por el iniciador en una sola transmisión.

Mercancías Peligrosas - Todo objeto o sustancia que pueda constituir un riesgo importante para la salud, la seguridad, la propiedad o el medio ambiente y que figure en la lista de mercancías peligrosas de las Instrucciones Técnicas, o esté clasificado conforme a dichas Instrucciones.

Mes calendario - Se refiere al periodo de validez comprendido desde el día de la expedición del documento hasta el último día del mes de vencimiento.

Método de cumplimiento de Directivas de Aeronavegabilidad (AD) - Manera en que el Propietario, Operador y/o Explotador ha cumplido con los requisitos de una AD. Debe enunciarse el método específico utilizado en el cumplimiento puesto que, en una AD, o en un boletín de servicio del fabricante al que se haga referencia, puede aprobarse el uso de más de un método de cumplimiento.

Miembro de la tripulación - Persona a quien el Operador y/o Explotador asigna obligaciones que ha de cumplir a bordo de una aeronave durante el período de servicio de vuelo.

Miembro de la tripulación de cabina - Miembro de la tripulación, portador de la correspondiente Licencia, cuyas funciones se desarrollan en la cabina de pasajeros, y están directamente relacionadas con la seguridad, la atención y el bienestar de los pasajeros.

Miembro de la tripulación de vuelo - Miembro de la tripulación titular de la correspondiente licencia, a quien se le asigna obligaciones esenciales para la operación de una aeronave durante el periodo de servicio de vuelo.

Mínimos de utilización de aeródromo. - Las limitaciones de uso que tenga un aeródromo para:

- El despegue, expresadas en términos de alcance visual en la pista o visibilidad y de ser necesario, condiciones de nubosidad.
- El aterrizaje en aproximaciones de precisión y las operaciones de aterrizaje, expresadas en función de visibilidad o alcance visual en la pista y la altitud/altura mínima de descenso (DA/H) correspondiente a la categoría de la operación.
- El aterrizaje en operaciones de aproximación y aterrizaje con guía vertical, expresadas en términos de visibilidad o de alcance visual en la pista y altitud/altura de decisión (DA/H).
- El aterrizaje en aproximaciones que no sean de precisión y las operaciones de aterrizaje, expresadas en función de visibilidad o alcance visual en la pista altitud/altura mínima de descenso (MDA/H) y, de ser necesario, condiciones de nubosidad.

Mínimos de utilización de helipuerto - Las limitaciones de uso que tenga un helipuerto para

- El despegue, expresadas en términos de alcance visual en la pista o visibilidad y, de ser necesario, condiciones de nubosidad;
- El aterrizaje en aproximaciones de precisión y las operaciones de aterrizaje, expresadas en términos de visibilidad o alcance visual en la pista y la altitud/altura mínima de decisión (DA/H) correspondiente a la categoría de la operación;
- El aterrizaje en aproximaciones que no sean de precisión y las operaciones de aterrizaje expresadas en términos de visibilidad o alcance visual en la pista y la altitud/altura mínima de descenso (MDA/H) y de ser necesario, condiciones de nubosidad.



Modificación - Cambio del diseño de tipo de una aeronave, motor o hélice. Una modificación también puede incluir la incorporación de una modificación, que constituye una tarea de mantenimiento sujeta a una conformidad de mantenimiento.

Modificación mayor - Véase Alteración mayor.

Modificación menor - Véase Alteración menor.

Moto planeador - Planeador equipado con un motor que cumple con los requisitos de su diseño aprobado.

Motor - Unidad que se utiliza o se tiene la intención de utilizar para propulsar una aeronave. Consiste, como mínimo, en aquellos componentes y equipos necesarios para el funcionamiento y control, pero excluye las hélices/los rotores (si corresponde).

Motor crítico o Motor en estado crítico - Ver Grupo motor crítico

Motor de la aeronave - Ver Grupo motor

Motor no sobrealimentado - Motor recíproco de aeronave de aspiración normal que tiene una potencia de despegue nominal que sólo se puede generar a nivel del mar.

Navegación basada en la performance (PBN) - Requisitos para la navegación de área basada en la performance que se aplican a las aeronaves que realizan operaciones en una ruta ATS, en un procedimiento de aproximación por instrumentos o en un espacio aéreo designado.

Navegación de Área (RNAV) - Método de navegación que permite operaciones de aeronaves en cualquier curso deseado, al alcance de la cobertura de una estación de referencia con señales de navegación, o dentro de los límites de un sistema auto controlado.

Navegante - Persona titular de la licencia correspondiente, responsable durante el vuelo de realizar los procedimientos de navegación y asesorar al Piloto al Mando en la ubicación de la aeronave con respecto a su destino, por la ruta y en las condiciones planificadas.

Nivel - Término genérico referente a la posición vertical de una aeronave en vuelo que indistintamente, significa altura, altitud o nivel de vuelo.

Nivel de crucero - El nivel que se mantiene durante una parte considerable de vuelo.

Nivel de Ruido Etapa 2 - Nivel máximo de ruido para aviones subsónicos con motores de turbina establecidos en el Anexo 16 de OACI, Parte II, Capítulo 2, Párrafo 2.4.

Nivel de Ruido Etapa 3 - Nivel máximo de ruido para aviones subsónicos con motores de turbina establecidos en el Anexo 16 de OACI, Parte II, Capítulo 3, Párrafo 3.4.

Nivel de Ruido Etapa 4 - Nivel máximo de ruido para aviones subsónicos con motores de turbina y aviones de más de 8,618 Kg. propulsados por hélice establecidos en el Anexo 16 de OACI, Parte II, Capítulo 4, Párrafo 4.4 (a partir del 1° de enero de 2006)

Nivel de Vuelo - Superficie de presión atmosférica constante relacionada con determinada referencia de presión, 1,013.2hPa, y separada de otras superficies análogas por determinados intervalos de presión.

Nota 1. Cuando un baroaltímetro, calibrado de acuerdo con la atmósfera tipo se ajuste:

- a) al QNH, indicará la altitud*
- b) al QFE, indicará la altura sobre la referencia QFE;*
- c) a la presión de 1013,2 hPa, indicará niveles de vuelo.*

Nota 2. Los términos "altura" y "altitud" usados en la Nota 1, indican alturas y altitudes altimétricas más bien que alturas y altitudes geométricas.

Nivel deseado de seguridad [operacional] (TLS) - Expresión genérica que representa el nivel de riesgo que se considera aceptable en circunstancias particulares.

Noche - Las horas comprendidas entre el fin del crepúsculo civil vespertino y el comienzo del crepúsculo civil matutino, o cualquier otro periodo entre la puesta y la salida del sol que prescriba la AAC.

Nota. El crepúsculo civil termina por la tarde cuando el centro del disco solar se halla a 6° por debajo del horizonte y empieza por la mañana cuando el centro del disco solar se halla 6° por debajo del horizonte.



Norma - Toda regla, regulación, requisito, procedimiento o sistema característico promulgado por la AAC, cuya obediencia es reconocida como necesaria en interés de la seguridad, regularidad o eficiencia de la aeronavegabilidad.

NOTAM - Aviso distribuido por medios de telecomunicaciones, que contiene información relativa al establecimiento, condición o modificación de cualquier instalación aeronáutica, servicios, procedimientos o peligros, cuyo conocimiento oportuno es esencial para el personal encargado de las operaciones de vuelo.

Número de la ONU - Número de cuatro dígitos asignado por el Comité de Expertos en transporte de mercancías peligrosas de la Organización de Naciones Unidas, que sirven para clasificar y reconocer las diversas sustancias o determinado grupo de ellas.

Número MACH - Es la relación o coeficiente entre la velocidad real de la aeronave y la velocidad del sonido.

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

Observación de aeronave - Evaluación de uno o más elementos meteorológicos, efectuada desde una aeronave en vuelo.

Observador RPA - Una persona capacitada y competente, designada por el explotador, quien, mediante observación visual de la aeronave pilotada a distancia, ayuda al piloto a distancia en la realización segura del vuelo.

Observatorio vulcanológico estatal - Observatorio vulcanológico designado en virtud de un acuerdo regional de navegación aérea para vigilar volcanes activos o potencialmente activos dentro de un Estado y para proporcionar, a sus correspondientes centros de control de área/centros de información de vuelo, oficinas de vigilancia meteorológica y centros de avisos de cenizas volcánicas, información sobre la actividad volcánica.

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

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

Oficina de control de aproximación - Dependencia establecida para suministrar los servicios de control y asesoramiento anticollisión a los vuelos que lleguen a o salgan de uno o más aeródromos.

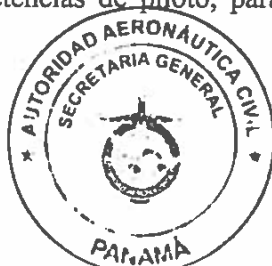
Oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo - Oficina creada con objeto de recibir los informes referentes a los servicios de tránsito aéreo y los planes de vuelo que se presentan antes de la salida de cualquier aeronave.

Oficina de vigilancia meteorológica - Oficina designada para proporcionar información específica sobre la presencia real o prevista de determinados fenómenos meteorológicos en ruta y de otros fenómenos en la atmósfera que puedan afectar a la seguridad operacional de las aeronaves dentro de una determinada zona de responsabilidad.

Oficina meteorológica de aeródromo - Oficina situada en un aeródromo, designada para suministrar servicios meteorológicos para la navegación aérea internacional.

Ornitóptero - Aerodino que principalmente se mantiene en vuelo en virtud de las reacciones que ejerce el aire sobre planos a los cuales se imparte un movimiento de batimiento.

Operación - Actividad o grupo de actividades que están sujetas a peligros iguales o similares y que requieren un conjunto de equipo que se habrá de especificar; el logro o mantenimiento de un conjunto de competencias de piloto, para eliminar o mitigar el riesgo de que se produzcan esos peligros.



Operación aérea - Todas las acciones ejecutadas respecto a la iniciación, continuación, desviación o terminación de un vuelo, en interés de la regularidad y eficacia del mismo y de la seguridad de la aeronave utilizada.

Operación con tiempo de desviación extendido (EDTO) - Todo vuelo de un avión con dos o más motores de turbina, en el que el tiempo de desviación hasta un aeródromo de alternativa en ruta es mayor que el umbral de tiempo establecido por el Estado del explotador.

Operación con visibilidad directa visual (VLOS) - Operación en la cual el piloto a distancia u observador RPA mantiene contacto visual directo sin ayudas con la aeronave pilotada a distancia.

Operaciones en condiciones de baja visibilidad (LVO). Operaciones de aproximación con un RVR inferior a 550 m y/o con una DH inferior a 60 m (200 ft) u operaciones de despegue con un RVR inferior a 400 m.

Operación de Categoría I (CAT I) - Aproximación y aterrizaje de precisión por instrumentos con una altura de decisión no inferior a 60 m (200 pies) y con una visibilidad no inferior a 800 m (2,400 pies) o un alcance visual en la pista no inferior a 550 m.

Operación de Categoría II (CAT II) - Aproximación y aterrizaje de precisión por instrumentos con una altura de decisión inferior a 60 m (200 pies) pero no inferior a 30 m (100 pies), y con un alcance visual en la pista no inferior a 300 m.

Operación de Categoría III (CAT III) - Aproximación y aterrizaje de precisión por instrumentos con una altura de decisión inferior a 30 m (100 ft) o sin limitación de altura de decisión y alcance visual en la pista inferior a 300 m; o sin limitaciones de alcance visual en la pista

Operación de la aviación corporativa - La explotación o utilización no comercial de aeronaves por parte de una empresa para el transporte de pasajeros o mercancías como medio para la realización de los negocios de la empresa, para cuyo fin se contratan pilotos profesionales.

Operación de la Aviación General - Operación de una aeronave distinta a la de transporte aéreo comercial o a la de trabajo aéreo.

Operación de largo alcance sobre el agua - Con respecto a un avión, es una operación sobre el agua a una distancia horizontal de más de 50 NM desde la línea de costa más cercana.

Operación de transporte aéreo comercial - Operación de aeronaves que supone el transporte de pasajeros, carga o correo por remuneración o arrendamiento.

Operación extendida sobre agua - Entiéndase por Operación Extendida sobre Agua:

- Con relación a aeronaves, exceptuando los helicópteros, una operación sobre el área a una distancia horizontal de más de 50 millas náuticas de la costa más cercana.
- Con relación a helicópteros, una operación sobre agua a una distancia horizontal de más de 50 millas náuticas de la costa más cercana y a más de 50 millas náuticas de una estructura de heliplataforma en alta mar.

Operación no regular - Es cualquier operación de transporte de pasajeros, carga y correo o carga exclusiva, que no es una operación regular y que es conducida como cualquier operación en la cual la hora de salida y los lugares de salida y llegada son específicamente negociados con el cliente o su representante.

Operación regular - Es cualquier operación de transporte de pasajeros, carga y correo o carga exclusiva, que es conducida de acuerdo a un itinerario de operación publicado, el cual incluye horas o fechas o ambas, las mismas que son publicitadas o de otra manera puestas a disposición del público en general. Esta operación regular también incluye aquellos vuelos adicionales a los autorizados como operación regular, que son ocasionados por el exceso de tráfico de los vuelos regulares.

Operaciones en Clase de performance 1 - Operaciones con una performance tal que, en caso de falla del motor crítico, permite al helicóptero continuar el vuelo en condiciones de seguridad hasta un área de aterrizaje apropiada, a menos que la falla ocurra antes de alcanzar el punto de decisión para el despegue (TDP) o después de pasar el punto de decisión para el



aterrizaje (LDP), casos en que el helicóptero debe poder aterrizar dentro del área de despegue interrumpido o de aterrizaje.

Operaciones en Clase de performance 2 - Operaciones con una performance tal que, en caso de falla del motor crítico, permite al helicóptero continuar el vuelo en condiciones de seguridad hasta un área de aterrizaje apropiada, salvo si la falla ocurre al principio de la maniobra de despegue o hacia el final de la maniobra de aterrizaje, casos en que podría ser necesario un aterrizaje forzoso.

Operaciones en Clase de performance 3 - Operaciones con una performance tal que, en caso de falla del motor en cualquier momento durante el vuelo, podría ser necesario un aterrizaje forzoso.

Operaciones de aproximación por instrumentos - Aproximación o aterrizaje en que se utilizan instrumentos como guía de navegación basándose en un procedimiento de aproximación por instrumentos. Hay dos métodos para la ejecución de operaciones de aproximación por instrumentos:

- a. una operación de aproximación por instrumentos bidimensional (2D), en la que se utiliza guía de navegación lateral únicamente; y
- b. una operación de aproximación por instrumentos tridimensional (3D), en la que se utiliza guía de navegación tanto lateral como vertical.

Operaciones de Aproximación y Aterrizaje que Utilizan Procedimientos de Aproximación por Instrumento - Las operaciones de aproximación y aterrizaje por instrumentos se clasifican como:

- a. *Operación de aproximación y aterrizaje que no es de precisión.* Aproximación y aterrizaje por instrumentos que utiliza guía lateral pero no utiliza guía vertical.
- b. *Operación de aproximación y aterrizaje con guía vertical.* Tipo de aproximación por instrumentos que utiliza guía lateral y vertical, pero no satisface los requisitos establecidos para las operaciones de aproximación y aterrizaje de precisión.
- c. *Operación de aproximación y aterrizaje de precisión.* Aproximación y aterrizaje por instrumentos que utiliza guía de precisión lateral y vertical con mínimos determinados por la categoría de la operación.

Operaciones de pasajeros regulares - Servicios de transporte aéreo para pasajeros desde terminales aéreas identificadas, a tiempos fijados anunciados en una vista de vuelos u horarios publicados en periódicos, revistas u otros medios publicitarios.

Operaciones en el mar - Operaciones en las que una proporción considerable del vuelo se realiza sobre zonas marítimas desde puntos mar adentro o a partir de los mismos. Dichas operaciones incluyen, sin que la enumeración sea exhaustiva, el apoyo a explotaciones de petróleo, gas y minerales en alta mar y el traslado de pilotos de mar.

Operador y/o Explotador - Titular de un Certificado de Operación y Explotación emitido por la Autoridad Aeronáutica Civil (AAC).

Operador de transporte aéreo comercial - Operador de una aeronave involucrada en el transporte aéreo con itinerario establecido de pasajeros, carga y correo.

Operar - Referido a la aeronave, es el uso autorizado de la aeronave para el propósito de la navegación aérea incluyendo el pilotaje de una aeronave con o sin el derecho del control legal (como dueño, arrendatario u otra condición).

Organismo de mantenimiento reconocido - Organismo reconocido por un Estado contratante de conformidad con los requisitos del Anexo 6, Parte I, Capítulo 8 Mantenimiento de Avión, para efectuar el mantenimiento de aeronaves o partes de las mismas y que actúa bajo la supervisión reconocida por dicho Estado.

Overhaul (Repaso o Revisión general) - Trabajo Técnico Aeronáutico programado que se ejecuta a una aeronave y/o sus componentes después de haber cumplido el límite de tiempo operacional o calendario indicado por el fabricante y/o la AAC, siguiendo las instrucciones del fabricante o con datos aprobados y con partes aprobadas, para llevarlo a su condición original de aeronavegabilidad.



Paracaídas - Dispositivo usado o destinado a ser usado para retardar la caída de un cuerpo u objeto a través del aire.

Parte (de producto) - Todo material, componente o accesorio de equipo aeronáutico.

Parte de vida útil limitada - Partes respecto a las cuales existe una fecha de retiro y/o una limitación de vida útil en horas de servicio o ciclos de servicio. Debe retirarse permanentemente del servicio cualquier parte de vida útil limitada al alcanzar dicho límite, o antes de exceder su límite de operación (horas, ciclos y/o fecha de calendario).

Patrón del tráfico - Flujo de tráfico que está prescrito para aeronaves aterrizando, rodando o despegando de un aeropuerto.

Performance de comunicación requerida (RCP) - Declaración de los requisitos de performance para comunicaciones operacionales para funciones ATM específicas.

Performance de Navegación Requerida (RNP) - Declaración del rendimiento de navegación necesaria para operar dentro de un espacio aéreo definido.

Período de descanso - Es todo período de tiempo en tierra durante el cual el Explotador releva de todo servicio a un miembro de la tripulación de vuelo.

Período de servicio - Período que se inicia cuando el explotador exige que un miembro de la tripulación de vuelo o de cabina se presente o comience un servicio y que termina cuando la persona queda libre de todo servicio.

Período de servicio de vuelo - Comprende el período de tiempo transcurrido desde el momento en que un miembro de la tripulación de vuelo comienza a prestar servicios inmediatamente después de un período de descanso y antes de hacer un vuelo o una serie de vuelos, hasta el momento en que el miembro de la tripulación de vuelo se le releva de todo servicio después de haber completado tal vuelo o series de vuelo. El tiempo se calcula usando ya sea el UTC o la hora local para reflejar el tiempo total transcurrido.

Persona - Todo ente natural (persona) o jurídico (sociedades o Instituciones del Estado), capaz de adquirir derechos y contraer obligaciones, cuya voluntad, en caso de ser un ente jurídico, es desempeñada por un Gerente o Representante Legal.

Persona directamente a cargo - Persona asignada a un cargo o posición en la cual es responsable de las actividades establecidas para dicho cargo o posición, cualquiera que sea el título asignado. Esa persona debe cumplir los requisitos establecidos en el RACP.

Personal que ejerce funciones delicadas desde el punto de vista de la seguridad - Personas que pudieran poner en peligro la seguridad de la aviación si no cumplen sus obligaciones y funciones del modo debido, sin limitarse sólo a miembros de tripulaciones, al personal de mantenimiento de aeronaves y a los controladores de tránsito aéreo.

Personal Técnico Aeronáutico - Toda persona que para el desempeño de sus funciones requiera estar en posesión de una licencia aeronáutica vigente, expedida o convalidada por la AAC, de acuerdo a los requisitos establecidos en el RACP.

Peso Máximo - El límite superior de peso que en determinadas condiciones ambientales y/o estructurales, acepta y/o soporta una aeronave.

Pilotaje - Navegación visual con referencias terrestres o instrumentales.

Pilotar - Manipular los mandos de una aeronave durante el tiempo de vuelo.

Piloto a distancia - Persona designada por el explotador para desempeñar funciones esenciales para la operación de una aeronave pilotada a distancia y para operar los controles de vuelo, según corresponda, durante el tiempo de vuelo.

Piloto al Mando - Piloto designado por el Operador y/o Explotador, o por el propietario de la aeronave en el caso de la aviación general, para estar al mando y encargarse de la realización segura de un vuelo.

Piloto al mando bajo supervisión - Copiloto que desempeña, bajo la supervisión del piloto al mando, las responsabilidades, y funciones del piloto al mando, conforme al método de supervisión aceptable para la AAC.



Piloto de relevo en crucero - Miembro de la tripulación de vuelo designado para realizar tareas de piloto durante vuelo de crucero para permitir al piloto al mando o al copiloto el descanso previsto.

Piloto de Seguridad - Piloto con la Licencia y Habilitación vigente y correspondiente al tipo de aeronave, donde se le designa ocupar uno de los puestos de mando durante una Prueba Práctica de Vuelo.

Pista - Área rectangular definida en un aeródromo terrestre preparada para el aterrizaje y el despegue de las aeronaves.

Plan de Vuelo - Información específica respecto a un vuelo proyectado o parte de un vuelo de una aeronave, que se somete a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo.

Plan de vuelo actualizado - Plan de vuelo que comprende las modificaciones, si las hay, que resultan de incorporar autorizaciones posteriores.

Plan de vuelo ATS - Información detallada proporcionada al Servicio de tránsito aéreo (ATS), con relación a un vuelo proyectado o porción de un vuelo de una aeronave. El término "Plan de vuelo" es utilizado para comunicar información completa y variada de todos los elementos comprendidos en la descripción del plan de vuelo, cubriendo la totalidad de la ruta de un vuelo, o información limitada requerida cuando el propósito es obtener una autorización para una porción menor de un vuelo tal como atravesar una aerovía, despegar desde o aterrizar en un aeródromo determinado.

Nota - Los requisitos respecto al plan de vuelo se encuentran en la Secciones Vigésima Segunda a Vigésima Sexta del Capítulo II de la Parte I. Cuando se emplea la expresión "formulario de plan de vuelo", se refiere al modelo del formulario de plan de vuelo modelo OACI que figura en el Apéndice 2 del Doc. 4444 – Gestión de tránsito aéreo de la OACI.

Plan de vuelo presentado - Plan de vuelo tal como ha sido presentado a la dependencia ATS por el piloto o su representante designado, sin ningún cambio subsiguiente.

Plan de Vuelo Repetitivo (RPL) - Plan de vuelo relativo a cada uno de los vuelos regulares que se realizan frecuentemente con idénticas características básicas, presentado por los explotadores para que las dependencias de los servicios de tránsito aéreo (ATS) los conserven y utilicen repetidamente.

Plan de vuelo operacional - Plan del Operador y/o Explotador para la realización segura del vuelo, basado en la consideración del rendimiento de la aeronave, en otras limitaciones de utilización y en las condiciones previstas pertinentes a la ruta que ha de seguirse y a los aeródromos de que se trate.

Planeador - Aerodino no propulsado por motor que deriva su sustentación en vuelo principalmente de reacciones aerodinámicas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo.

Planeamiento operativo - Planeamiento de las operaciones de vuelo por un Explotador.

Plataforma - 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.

Potencia máxima continua nominal - Respecto a motores recíprocos turbomotores, es la potencia al freno aprobado que es desarrollada estáticamente o en vuelo, en atmósfera normada a nivel del mar dentro de las limitaciones de operación establecidas bajo su diseño aprobado, y aprobadas para periodos ilimitados de uso.

Presión de admisión - Ver "Presión en el Múltiple de Admisión"

Presión múltiple - Ver "Presión en el Múltiple de Admisión"

Presión en el múltiple de admisión - Presión absoluta que se mide en un punto apropiado en el sistema de inducción, expresado usualmente en pulgadas de mercurio.

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



Procedimiento - Método utilizado o modo de acción para el logro de un objetivo previamente definido.

Procedimiento de aproximación de precisión - Procedimiento de aproximación normado por instrumentos cuando se provee una trayectoria de descenso electrónica como el ILS.

Procedimiento de aproximación de no precisión - Procedimiento de aproximación establecido por instrumentos, en el cual no se provee una trayectoria de descenso electrónica.

Procedimiento de aproximación por instrumentos (IAP) - Serie de maniobras predeterminadas realizadas por referencia a los instrumentos de a bordo, con protección específica contra los obstáculos desde el punto de referencia de aproximación inicial, o, cuando sea el caso, desde el inicio de una ruta definida de llegada hasta un punto a partir del cual sea posible hacer el aterrizaje; y, luego, si no se realiza éste, hasta una posición en la cual se apliquen los criterios de circuito de espera o de margen de franqueamiento de obstáculos en ruta. Los procedimientos de aproximación por instrumentos se clasifican como sigue:

- a. Procedimientos de aproximación con guía vertical (APV). Procedimiento de aproximación por instrumentos de navegación basada en la performance (PBN), diseñado para operaciones de aproximación por instrumentos 3D de Tipo A.
- b. Procedimientos de aproximación de precisión (PA). Procedimiento de aproximación por instrumentos basado en sistemas de navegación (ILS, MLS, GLS y SBAS Cat I) diseñado para operaciones de aproximación por instrumentos 3D de Tipos A o B.
- c. Procedimiento de aproximación que no es de precisión (NPA). Procedimiento de aproximación por instrumentos diseñado para operaciones de aproximación por instrumentos 2D de Tipo A.

Producto - Aeronave, motor de aeronave o hélice. También indica material, componentes, accesorios o dispositivos aeronáuticos aceptados por la AAC.

Programa de gestión de la seguridad operacional del Estado (SSP) - Conjunto integrado de reglamentos y actividades encaminados a mejorar la seguridad operacional.

Programa de Mantenimiento - Documento que describe las tareas concretas de mantenimiento programadas y la frecuencia con que habrán de efectuarse los procedimientos conexos, por ejemplo, el programa de confiabilidad que se requiere para la seguridad de las operaciones de aquellas aeronaves a las que se aplique el Programa de Mantenimiento.

Programa de seguridad operacional - Conjunto integrado de reglamentos y actividades encaminados a mejorar la seguridad operacional.

Publicación de Información Aeronáutica (AIP) - Publicación expedida por cualquier Estado, o con su autorización, que contiene información aeronáutica de carácter duradero, indispensable para la navegación aérea.

Punto de Cambio - El punto en el cual una aeronave que navega en un tramo de una ruta ATS, definido por referencia a los radiofaros omnidireccionales VHF, se espera que transfiera su referencia de navegación primaria de la instalación inmediata por delante de la aeronave.

Nota. Los puntos de cambio se establecen con el fin de proporcionar el mejor equilibrio posible en cuanto a fuerza y calidad de la señal entre instalaciones, a todos los niveles que hayan de utilizarse, y para asegurar una fuente común de guía en azimut para todas las aeronaves que operan a lo largo de la misma parte de un tramo de ruta.

Punto de Decisión para el Aterrizaje (LDP) - Punto que se utiliza para determinar la performance de aterrizaje y a partir del cual, al ocurrir una falla de grupo motor en dicho punto, se puede continuar el aterrizaje en condiciones de seguridad o bien iniciar un aterrizaje interrumpido.

Nota. - LDP se aplica a los helicópteros de Clase de Performance 1.

Punto de Decisión para el Despegue (TDP) - Punto utilizado para determinar la performance de despegue a partir del cual, si se presenta una falla de grupo motor, puede interrumpirse el despegue o bien continuarlo en condiciones de seguridad.

Nota. -TDP se aplica a los helicópteros de Clase de Performance 1.



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 los sistemas ILS/MLS, 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 otra cosa.

Punto de no retorno - Último punto geográfico posible en el que la aeronave puede proceder tanto al aeródromo de destino como a un aeródromo de alternativa en ruta disponible para un vuelo determinado.

Punto de notificación - Lugar geográfico especificado con referencia al cual puede notificarse la posición de una aeronave.

Punto de referencia - Punto específico de navegación, donde el uso del sistema de navegación de largo alcance, comienza o termina.

Punto definido antes del aterrizaje (DPBL) - Punto dentro de la fase de aproximación y aterrizaje, después del cual no se asegura la capacidad del helicóptero para continuar el vuelo en condiciones de seguridad con un motor fuera de funcionamiento, pudiendo requerirse un aterrizaje forzoso.

Punto definido después del despegue (DPATO) - Punto dentro de la fase de despegue y de ascenso inicial, antes del cual no se asegura la capacidad del helicóptero para continuar el vuelo en condiciones de seguridad con un motor fuera de funcionamiento, pudiendo requerirse un aterrizaje forzoso.

Nota. - Los puntos definidos se refieren solamente a los helicópteros de Clase de Performance 2.

Punto significativo - Lugar geográfico específico utilizado para definir la ruta ATS o la trayectoria de vuelo de una aeronave y para otros fines de navegación y ATS.

Radiotelefonía - Forma de radiocomunicación destinada principalmente al intercambio de información.

Recertificación de un Operador y/o Explotador - Verificación programada para establecer si se cumplen los requisitos para otorgar un Certificado de Operación o una Autorización de Operación vigente, para confirmar, modificar, suspender o cancelar dicho Certificado o Autorización de Operación.

Reconstrucción - Reparación de un equipo usado que ha sido completamente desarmado e inspeccionado, en la misma manera y con las mismas tolerancias de un producto nuevo, con partes nuevas o usadas. Todas las partes empleadas en una reconstrucción deberán estar de acuerdo con los planos de producción, tolerancias y límites de vida para partes nuevas. Sólo puede ser ejecutado por el fabricante original del producto o componente.

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.

Nota. - Corresponde en la mayoría de los casos a la longitud física del pavimento de la pista.

Red de Telecomunicaciones Fijas Aeronáuticas (AFTN) - Sistema mundial de circuitos fijos de telecomunicación dispuestos como parte del servicio aeronáutico para el intercambio de mensajes y/o datos numéricos entre estaciones fijas aeronáuticas que posean características de comunicaciones idénticas o compatibles.

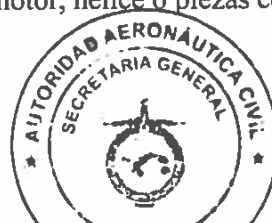
Régimen - Texto que forma parte de un Certificado y que manifiesta condiciones especiales, privilegios o limitaciones.

Región de Información de Vuelos (FIR) - Espacio aéreo de dimensiones definidas, dentro del cual un Estado tiene la responsabilidad de brindar los servicios de información de vuelo y de alerta.

Registrador de vuelo - Cualquier tipo de registrador instalado en la aeronave a fin de facilitar la investigación de accidentes o incidentes.

Registrador de vuelo de desprendimiento automático (ADFR) - Registrador de vuelo combinado instalado en la aeronave que puede desprenderse automáticamente de la aeronave.

Registros de mantenimiento - Registros en los que se refleja información detallada de las tareas de mantenimiento llevadas a cabo en una aeronave, motor, hélice o piezas conexas.



Resolución de Junta Directiva No. _____
Página No.38

Registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad. Registros que se relacionan con el estado en que se encuentra el mantenimiento de la aeronavegabilidad de aeronaves, motores, hélices o piezas conexas.

Regla - Ver “Norma”

Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) - Cuerpo ordenado de normas que emite la Autoridad Aeronáutica Civil mediante el cual se da cumplimiento al artículo 37 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, en función de la Ley 22 de 29 de enero de 2003 para el cumplimiento de la Ley de Aviación Civil de Panamá (Ley 21 de 29 de enero de 2003).

Remuneración o arriendo - Pago de un servicio con dinero (remuneración) o por otra contraprestación (arriendo) que compense el valor del mismo.

Renovación - Acto administrativo por el cual al titular de una licencia se le restablece la o las atribuciones que la misma le confiere, una vez cumplido con los requisitos establecidos en el presente reglamento.

Reparación (válido hasta el 4 de noviembre de 2020)- Restauración de un producto aeronáutico a su condición de aeronavegabilidad según la definición de los requisitos de aeronavegabilidad apropiados.

Reparación (Fecha de aplicación a partir del 5 de noviembre de 2020) - Restauración de la condición de aeronavegabilidad de una aeronave, motor, hélice o piezas conexas conformidad con los requisitos de aeronavegabilidad apropiados cuando hayan sufrido daños o desgaste por el uso.

Reparación Mayor - Se refiere a una reparación:

- (1) Toda reparación de una aeronave o componente de aeronave que pueda afectar de manera apreciable la resistencia estructural, la performance, el funcionamiento de los grupos motores, las características de vuelo u otras condiciones que influyan en las características de la aeronavegabilidad o ambientales, o que se hayan incorporado al producto de conformidad con prácticas no normalizadas o que no puedan ejecutarse por medio de operaciones elementales; y
- (2) que no es realizada de acuerdo a prácticas aceptadas o que no puede hacerse por medio de operaciones elementales.

Reparación Menor - Reparación que no sea mayor.

Requisitos - Condiciones por las cuales se certifica un producto.

Requisitos adecuados de aeronavegabilidad - Códigos de aeronavegabilidad completos y detallados, establecidos, adoptados o aceptados por un Estado contratante, para la clase de aeronave, de motor o de hélice en cuestión.

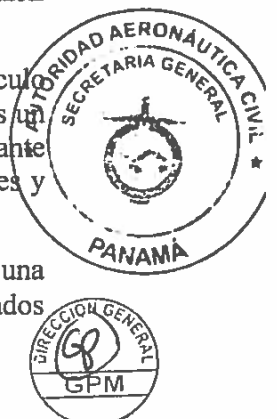
Resistente a las llamas - No susceptible a la combustión hasta el punto de propagar una llama, fuera de los límites seguros, después de que la fuente de ignición ha sido removida.

Resistente al Fuego

- a. Con relación a láminas o miembros estructurales, es la capacidad para resistir el calor asociado con el fuego, por lo menos tan efectivamente como la aleación de aluminio, en las dimensiones apropiadas al propósito para el cual son utilizados.
- b. Con relación a las líneas transportadoras de fluidos, partes del sistema de fluidos, alambrado, ductos de aire, accesorios y controles del grupo motopropulsor, es la capacidad para realizar sus funciones bajo calor y otras condiciones que puedan ocurrir cuando hay fuego en el sitio respectivo.

Resumen del acuerdo. Cuando una aeronave opera bajo un acuerdo en virtud del Artículo 83 bis concertado entre el Estado de matrícula y otro Estado, el resumen del acuerdo es un documento que se transmite junto con el acuerdo en virtud del Artículo 83 bis registrado ante el Consejo de la OACI, en el que se especifican de manera sucinta y clara las funciones y obligaciones que el Estado de matrícula transfiere a ese otro Estado.

Revisión periódica - Trabajo Técnico Aeronáutico programado que se ejecuta a una aeronave y/o sus componentes a intervalos regulares de tiempo, a horas o ciclos determinados



de funcionamiento o ante situaciones preestablecidas, de acuerdo a instrucciones del fabricante y/o a las disposiciones de la AAC, con partes aprobadas para conservar su condición original de aeronavegabilidad.

RNAV Punto de Ruta (W/P) - Posición geográfica predeterminada que se utiliza para la definición de ruta o aproximación por instrumentos, o con el propósito de reportar progresos que se definen en relación con la posición de la estación VOR.

Rodaje - Movimiento autopropulsado de una aeronave sobre la superficie de un aeródromo, excluido el despegue y el aterrizaje.

Rodaje aéreo - Movimiento de un helicóptero o VTOL por encima de la superficie de un aeródromo, normalmente con efecto de suelo y a una velocidad respecto al suelo normalmente inferior a 37km/h (20kt).

Nota. La altura real puede variar, y algunos helicópteros habrán de efectuar el rodaje aéreo por encima de los 8 m (25ft) sobre el nivel del suelo a fin de reducir la turbulencia debida al efecto de suelo y dejar espacio libre para las cargas por eslinga.

Rotor auxiliar - Rotor que sirve en un giroavión, ya sea para contrarrestar el efecto del torque del rotor principal, o para maniobrar el giroavión alrededor de uno o más de sus tres ejes principales.

Rotor principal - Rotor que suministra la sustentación principal a un giroavión.

Rumbo (de la Aeronave) - La dirección en que apunta el eje longitudinal de una aeronave, expresada generalmente en grados respecto al norte (geográfico o magnético) de la brújula o de la cuadrícula.

Ruta de ATS - Ruta especificada que se ha designado para canalizar la corriente del tránsito de aeronaves según sea necesario para proporcionar los servicios de tránsito aéreo.

Nota 1. - La expresión 'Ruta ATS' se aplica, según el caso, a aerovías, rutas con asesoramiento, rutas con o sin control, rutas de llegada o salida, etc.

Nota 2. - Las rutas ATS se definen por medio de especificaciones de ruta que incluyen un designador de ruta ATS, la derrota hacia o desde puntos significativos (puntos de recorrido), la distancia entre puntos significativos, los requisitos de notificación y, según lo determinado por la autoridad ATS competente, la altitud segura mínima.

Ruta con servicio de asesoramiento - Ruta designada a lo largo de la cual se proporciona servicio de asesoramiento de tránsito aéreo.

- a. **RVSM (Separación Vertical Mínima Reducida)** - Dentro del espacio aéreo RVSM, el Control de Tránsito Aéreo (ATC) separará las aeronaves con un mínimo de 1,000 pies verticales entre los niveles de vuelos FL 290 y FL 410 incluidos. El espacio aéreo RVSM es de calificación especial; el Operador y la aeronave utilizada deberán estar aprobados por la AAC. El Control de Tránsito Aéreo notificará a los Operadores de RVSM proveyéndoles información sobre la planificación de ruta. **Seguridad Operacional** - La función mediante la cual los Estados se aseguran que se cumplen fielmente los Normas y Métodos Recomendados (SARPS) y los procedimientos auxiliares y documentos afines de la OACI.

Segmento de vuelo - Significa tiempo de vuelo sin parada programado entre dos aeropuertos.

Seguimiento de aeronaves - Proceso establecido por el explotador que mantiene y actualiza, a intervalos normalizados, un registro basado en tierra de la posición en cuatro dimensiones de cada aeronave en vuelo.

Segundo al mando - Piloto designado para ser segundo en mando en una aeronave durante un tiempo de vuelo.

Serie de mensajes CPDLC - Lista de elementos de mensaje normalizados y de elementos de mensaje de texto libre.

Servicio - Cualquier tarea que el explotador exige realizar a los miembros de la tripulación de vuelo o de cabina, incluido, por ejemplo, el servicio de vuelo, el trabajo administrativo, la instrucción, el viaje para incorporarse a su puesto y el estar de reserva, cuando es probable que dicha tarea induzca a fatiga.



Servicio aéreo - Todo servicio aéreo regular realizado por aeronaves de transporte público de pasajeros, correo o carga.

Servicio aéreo internacional - El servicio aéreo que pasa por el espacio aéreo sobre el territorio de más de un Estado.

Servicio de alerta - Servicio suministrado para notificar a los organismos pertinentes sobre aeronaves que necesitan ayuda de búsqueda y salvamento para auxiliar a dichos organismos según convenga.

Servicio de asesoramiento anticolidión - Asesoramiento prestado por una dependencia de los Servicios de Tránsito Aéreo, con indicación de maniobras específicas para ayudar al Piloto a evitar una colisión.

Servicio de asesoramiento de tránsito aéreo - Servicio que se suministra en el espacio aéreo con asesoramiento para que, dentro de lo posible, se mantenga la debida separación entre las aeronaves que operan según planes de vuelo IFR.

Servicio de control de aeródromo - Servicio de Control de Tránsito Aéreo para el tránsito de aeródromo.

Servicio de control de aproximación - Servicio de Control de Tránsito Aéreo para la llegada y salida de vuelos controlados.

Servicio de control de área - Servicios de Control de Tránsito Aéreo para los vuelos controlados en las áreas de control.

Servicio de Control de Tránsito Aéreo - Servicio suministrado con el fin de:

- a. Prevenir colisiones:
 1. Entre aeronaves.
 2. En el área de maniobras entre aeronaves y obstáculos.
- b. Acelerar y mantener ordenadamente el movimiento del tránsito aéreo.

Servicio de diseño de procedimientos de vuelo por instrumentos - Servicio establecido para diseñar, documentar, validar, mantener continuamente y revisar periódicamente los procedimientos de vuelo por instrumentos necesarios para la seguridad operacional, la regularidad y la eficiencia de la navegación aérea

Servicio de escala - Incluye los servicios necesarios para el arribo y la salida de una aeronave en un aeropuerto, pero excluye los servicios proporcionados por el Control de Tránsito Aéreo.

Servicio de información de vuelo - Servicio de información cuya finalidad es aconsejar y facilitar la operación de aeronaves de manera segura y eficaz.

Servicio Fijo Aeronáutico (AFS) - Servicio de telecomunicaciones entre puntos fijos determinados, que se suministra primordialmente para seguridad de la navegación aérea y para que la operación de los servicios aéreos sea regular, eficiente y económico.

Servicio móvil aeronáutico - Servicio móvil entre estaciones aeronáuticas y estaciones de aeronave, o entre estaciones de aeronave, en el que también pueden participar las estaciones de embarcación o dispositivos de salvamento. También pueden considerarse incluidas en este servicio las estaciones de radiobaliza de localización de siniestros que operen en las frecuencias de socorro y de urgencia designada.

Servicios de Tránsito Aéreo (ATS) - Expresión genérica que se aplica, según el caso, a los servicios de información al vuelo, alerta, asesoramiento de tránsito aéreo, control de tránsito aéreo (Servicios de Control de Área, Control de Aproximación o Control de Aeródromo).

Simulador de vuelo - Véase Dispositivo de instrucción para simulación de vuelo.

Sistema Anticolidión de a bordo (ACAS/TCAS) - Sistema basado en señales de respondedor del radar secundario de vigilancia (SSR) que funciona independientemente del equipo instalado en tierra para proporcionar aviso al piloto sobre posibles conflictos entre aeronaves dotadas de respondedores SSR.



Sistema autónomo de advertencia de incursión en la pista (ARIWS) - Sistema para la detección autónoma de una incursión potencial o 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 aeronave pilotada a distancia (RPAS) - Aeronave pilotada a distancia, su estación o sus estaciones conexas de pilotaje a distancia, los enlaces requeridos de mando y control, y cualquier otro componente según lo especificado en el diseño de tipo.

Sistema de calidad - Estructura de organización, procedimientos, procesos y recursos necesarios para realizar la gestión de calidad (ISO 9000:2000).

Sistema de documentos de seguridad de vuelo - Conjunto de documentación interrelacionada establecido por el Explotador, en el cual se recopila y organiza la información necesaria para las operaciones de vuelo y en tierra, y que incluye, como mínimo, el Manual de Operaciones y el Manual de Control de Mantenimiento del Explotador.

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 gestión de riesgos asociados a la fatiga (FRMS) - Medio que se sirve de datos para controlar y gestionar constantemente los riesgos de seguridad operacional relacionados con la fatiga, basándose en principios y conocimientos científicos y en experiencia operacional, con la intención de asegurar que el personal pertinente esté desempeñándose con un nivel de alerta adecuado.

Sistema de la aeronave - Combinación de componentes y/o accesorios interrelacionados para desarrollar una función específica. Incluye los componentes básicos necesarios de la aeronave, como aquellos para suministrar energía y todos los instrumentos, controles, unidades, piezas y partes mecánicas, eléctricas, y/o hidráulicas o equipos completos relacionados con el sistema.

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

Sistema de Vigilancia ATS - Término genérico que significa, según el caso, ADS-B, PSR, SSR o cualquier sistema basado en tierra comparable, que permite la identificación de aeronaves.

Sistema de visión combinado (CVS) - Sistema de presentación de imágenes procedentes de una combinación de sistema de visión mejorada (EVS) y sistema de visión sintética (SVS).

Sistema de visión mejorada (EVS) - Sistema de presentación, en tiempo real, de imágenes electrónicas de la escena exterior mediante el uso de sensores de imágenes.

Sistema de visión sintética (SVS) - Sistema de presentación de imágenes sintéticas, obtenidas de datos, de la escena exterior desde la perspectiva del puesto de pilotaje.

Sistema significativo para EDTO - Sistema de avión cuya falla o degradación podría afectar negativamente a la seguridad operacional particular de un vuelo EDTO, o cuyo funcionamiento continuo es específicamente importante para el vuelo y aterrizaje seguros de un avión durante una desviación EDTO.

Sobre-embalaje externo - Embalaje utilizado por un expedidor único que contenga uno o más bultos y constituya una unidad para facilitar su manipulación y estiba.

Nota: No se incluyen en esta definición los dispositivos de carga unitaria

Sobre la mínima VFR - En relación con la operación de una aeronave, es la operación de una aeronave sobre la mínima de las Reglas de Vuelo Visual (VFR) cuando ésta no está siendo operada en los planes de vuelo IFR.

Superficie de aterrizaje - La parte de la superficie de un aeródromo que la Jefatura del mismo haya declarado como utilizable para el recorrido normal de las aeronaves en tierra o en agua.

Superficie de despegue - La parte de la superficie de un aeródromo que la Jefatura del mismo haya declarado como utilizable para el recorrido normal de las aeronaves en tierra o en agua, para despegar en un sentido determinado.



Sustancias psicoactivas - Sustancias tales como alcohol, opiáceos, canabinoides, sedantes e hipnóticos, cocaína, otros psicoestimulantes alucinógenos y disolventes volátiles, con exclusión del tabaco y la cafeína.

Taller aeronáutico - Local debidamente acondicionado y equipado para realizar Trabajos Técnicos Aeronáuticos, de aeronaves y/o sus componentes de acuerdo a las Habilitaciones y Limitaciones establecidas en sus Especificaciones de Operaciones certificadas por la AAC.

Techo - Altura sobre la superficie de la tierra, de la capa más baja de nubes o fenómenos oscurecedores que son reportados como "quebrados", "nublados" u "oscurecedores" y no clasificados como "delgados" o "parciales".

Techo de nubes - Altura sobre la tierra o el agua en que se encuentra la base de la capa inferior de nubes por debajo de 6,000m (20,000 ft) y que cubre más de la mitad del cielo.

Técnico en Información Aeronáutica - Persona titular de Licencia y Habilitación válida, profesionalmente capacitada en la preparación, suministro y manejo de publicaciones e informaciones que afecten o regulen la marcha segura y eficaz de la navegación aérea nacional e internacional, verificando la autenticidad de las mismas en el área que le corresponde.

Técnico en Meteorología Aeronáutica - Persona titular de Licencia y Habilitación, profesionalmente capacitada en la confección de observaciones meteorológicas, análisis y pronósticos del tiempo, climatología aeronáutica y en instrumental meteorológico.

Telecomunicaciones - Toda transmisión, emisión o recepción, de signos, señales, escritos, imágenes, sonidos o informaciones de cualquier naturaleza por hilo, radioelectricidad, medios ópticos u otros sistemas electromagnéticos.

Tiempo de desviación máximo - Intervalo admisible máximo, expresado en tiempo, desde un punto en una ruta hasta un aeródromo de alternativa en ruta.

Tiempo de instrucción con doble mando - Tiempo de vuelo durante el cual una persona recibe a bordo de la aeronave, la instrucción de vuelo que le imparte un Piloto debidamente autorizado.

Tiempo de instrucción de vuelo instrumental - Tiempo de vuelo en avión o entrenador básico de vuelo por instrumento, con instrucción calificada y reconocida por la AAC.

Tiempo de instrumentos - Tiempo de vuelo por instrumentos o tiempo en entrenador.

Tiempo de vuelo (Aviones) - Tiempo total transcurrido desde que el avión comienza a moverse con el propósito de despegar hasta que se detiene completamente al finalizar el vuelo.

Nota: Tiempo de vuelo, tal como aquí se define, es sinónimo de tiempo "entre calzos" de uso general, que se cuenta a partir del momento en que el avión comienza a moverse con el propósito de despegar, hasta que se detiene completamente al finalizar el vuelo.

Tiempo de vuelo (Helicópteros) - Total de Tiempo transcurrido desde que las palas del rotor comienzan a girar, hasta que el helicóptero se detiene completamente al finalizar el vuelo y se paran las palas del rotor.

Tiempo de vuelo (Planeador) - Tiempo total transcurrido en vuelo, ya sea a remolque o no, desde el momento que el planeador comienza a moverse para despegar, hasta que se detiene al finalizar el vuelo.

Tiempo de vuelo de operación en línea - Tiempo de vuelo registrado por un piloto al mando (PIC) o por un copiloto (CP) en servicio comercial para un Operador y/o Explotador.

Tiempo de vuelo por Instrumento - Tiempo durante el cual se pilota una aeronave solamente por medio de instrumentos sin referencia a puntos externos.

Tiempo de vuelo solo - Tiempo de vuelo durante el cual un alumno piloto es el único ocupante de la aeronave en vuelo.

Tiempo en entrenador - Tiempo durante el cual un piloto practica en tierra el vuelo simulado por instrumentos, en un Dispositivo de instrucción para simulación de vuelo, aprobado por la autoridad otorgadora de la licencia.



Tiempo total de periodos de servicio de vuelo - Es la suma total de los tiempos de servicio de vuelo que un tripulante realiza al servicio del Operador y/o Explotador, y no deberá exceder los tiempos máximo permitidos.

Tiempo de RNP - Valor de retención expresado como la distancia de desviación en millas marinas con respecto a su posición prevista, que las aeronaves no excederán durante el 95% del tiempo de vuelo como mínimo.

Ejemplo: RNP 4 representa una precisión de navegación de ± 7.4 Km. (4NM) basándose en una retención del 95%.

Tipo

- a. En relación a la certificación de aeronaves, son aquellas aeronaves similares en diseño. Por ejemplo: B737, B737-100, B737-200; C-206B, 206G; DC-8-63 y DC-8-73.
- b. En relación a la certificación de motores de aeronaves, son aquellos motores similares en su diseño. Por ejemplo: El JT8D-15 y el JT8D-7; el JT9D-3A y el JT9D-7.

Tipo de aeronave huérfana - Una aeronave cuyo certificado de tipo ha sido revocado por el Estado de diseño y ya no tiene un Estado de diseño designado de conformidad con el Anexo 8. Estas aeronaves no cumplen con las normas del Anexo 8.

Tipo de performance de comunicación requerida (tipo de RCP) - Un indicador (p. ej., RCP 240) que representa los valores asignados a los parámetros RCP para el tiempo de transacción, la continuidad, la disponibilidad y la integridad de las comunicaciones.

Tipos de entrenamiento - Existen siete tipos de entrenamiento aplicables al Libro XIV del RACP denominados Inicial, Repaso, Emergencia, Diferencias, Transición, Ascenso y Cursos Especiales. Estos entrenamientos se aplicarán de acuerdo a la experiencia del personal aeronáutico, ya sea con el Operador, como con la posición de trabajo. (Ej. PIC, SIC, FE)

Torre de control de aeródromo - Dependencia establecida para brindar los servicios de Control de Tránsito Aéreo al tránsito de aeródromos.

Trabajos aéreos - Operación de cualquier aeronave dedicada a servicios especializados tales como agricultura, construcción, fotografías, levantamiento de planos, observación y patrulla, búsqueda, salvamento, anuncios aéreos y otros.

Trabajo Técnico Aeronáutico - Toda labor o actividad relacionada con productos, componentes y material aeronáutico, que puede comprender, pero sin limitarse, a inspección, revisión, reparación, conservación, sustitución, modificación o rectificación y cambio de partes, tendiente a conservar las condiciones de aeronavegabilidad de una aeronave y/o componentes de ella.

Traje de supervivencia integrado - Traje que debe satisfacer los requisitos relativos a un traje de supervivencia y un chaleco salvavidas.

Tramo de aproximación final (FAS) - Fase de un procedimiento de aproximación por instrumentos durante la cual se ejecutan la alineación y el descenso para aterrizar.

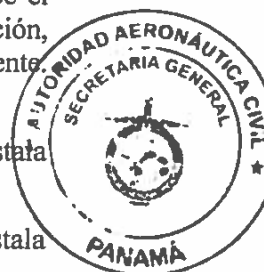
Tránsito aéreo. Todas las aeronaves que se hallan en vuelo y las que circulan por el área de maniobras de un aeródromo.

Tránsito de aeródromo - Todo el tránsito que tiene lugar en el área de maniobras de un aeródromo, y todas las aeronaves que vuelen en las inmediaciones el mismo.

Nota. - Se considera que una aeronave está en las inmediaciones de un aeródromo cuando está dentro de un circuito de tránsito de aeródromo, o bien entrando o saliendo del mismo.

Transmisor de Localización de Emergencia (ELT) - Término genérico que describe el equipo que difunde señales distintivas en frecuencias designadas y que según la aplicación, puede percibir un accidente y funcionar automáticamente, o bien ser activado manualmente. Existen los siguientes tipos de ELT:

- a. ELT fijo automático [ELT (AF)]. ELT de activación automática que se instala permanentemente en la aeronave
- b. ELT portátil automático [ELT (AP)] ELT de activación automática que se instala firmemente en la aeronave, pero que se puede remover de la misma con facilidad.



- c. ELT de desprendimiento automático [ELT (AD)]. ELT que se instala firmemente en la aeronave y que se desprende automáticamente cuando se produce un accidente. También puede desprenderse manualmente.
- d. ELT de supervivencia [(ELT(S)]. ELT que puede sacarse de la aeronave, que está estibado de modo que su utilización inmediata, en caso de emergencia, sea fácil y que puede ser activado manualmente por los sobrevivientes.

Transportista aéreo (Operador y/o Explotador) - Empresa que presta servicios de transporte aéreo regular o no regular, nacional o internacionalmente, por remuneración directa o por alquiler. El transportista aéreo que efectúa dichas operaciones deberá disponer de un Certificado de Operación vigente para Transporte Aéreo Público expedido por la Autoridad Aeronáutica Civil y será responsable de ejercer el control sobre tales operaciones.

Transporte aéreo de cabotaje - El Transporte Aéreo que se efectúa dentro del Territorio Nacional.

Transporte aéreo internacional - El Transporte Aéreo que se realiza entre Estados.

Tripulante - Se considera Tripulante de una aeronave a:

- a. Piloto al Mando.
 - b. Copiloto.
 - c. Mecánico de A bordo.
 - d. Navegante.
 - e. Tripulación de Cabina.
 - f. Otro personal adicional provisto de Licencia y Habilitación apropiada, necesario para determinar circunstancias de la operación de un vuelo.
1. **Tripulación de Cabina.** Persona titular de la correspondiente Licencia y Habilitación, a quien el Operador y/o Explotador le asigna tareas auxiliares de seguridad a bordo sin que integre la Tripulación de Vuelo, pero con dependencia del Piloto al Mando de la aeronave.
 2. **Tripulación Reforzada.** Tripulación de Vuelo compuesta de tres (3) o más Pilotos para operar una aeronave en vuelos de larga duración o de múltiples escalas, dentro de los márgenes de seguridad establecidos para el descanso reglamentario de los Pilotos. Estas Tripulaciones tienen que estar configuradas por el Operador y/o Explotador designando al Piloto al Mando (PIC) y al menos un Segundo al Mando (SIC).
 3. **Tripulante de Vuelo.** Miembro de la Tripulación, titular de la correspondiente Licencia y Habilitación, a quien se le asignan obligaciones esenciales para la operación de la aeronave durante el tiempo de vuelo. Bajo este título son considerados el Piloto al Mando, Copiloto, Mecánicos de A bordo.

Umbral de tiempo. Intervalo, expresado en tiempo, establecido por el Estado del explotador hasta un aeródromo de alternativa en ruta, respecto del cual para todo intervalo de tiempo superior se requiere una aprobación específica para EDTO del Estado del explotador.

Unidad de competencia - Función discreta que consta de varios elementos de competencia.

Unidad Examinadora - Sección del Departamento de Licencias que establece el procedimiento del control y supervisión de las pruebas escritas y de vuelo.

Uso problemático de ciertas sustancias. El uso de una o más sustancias psicoactivas por el personal aeronáutico de manera que:

- a. Constituya un riesgo directo para quien las usa o ponga en peligro las vidas, la salud o el bienestar de otros; o
- b. Provoque o empeore un problema o desorden de carácter ocupacional, social, mental o físico.



Vectores de radar - El suministro a las aeronaves de guías para la navegación en forma de rumbos específicos basados en la observación de una presentación radar.

Vehículo ultraliviano - Es aquel utilizado por no más de dos ocupantes para propósitos deportivos o recreativos que no posea Certificado de Aeronavegabilidad de ningún Estado, con un peso vacío no mayor de 155 libras para los no impulsados por motor y 254 para los impulsados por motor. Las características específicas de este vehículo están detalladas en el Libro XII del RACP.

Velocidad calibrada - Velocidad de una aeronave indicada, corregida por posición y error de instrumentos. La velocidad calibrada equivale a la velocidad verdadera en la atmósfera normada a nivel del mar.

Velocidad con los flaps extendidos - Velocidad máxima permitida con los flaps de las alas extendidos en la posición reglamentaria.

Velocidad con el tren de aterrizaje extendido - Velocidad máxima de vuelo seguro de una aeronave con el tren de aterrizaje extendido.

Velocidad de despegue seguro - Velocidad aérea en referencia, obtenida después del despegue, en la cual el performance para una escala de ascenso requerida con un motor fuera de servicio puede lograrse.

Velocidad de operación para un tren de aterrizaje - Velocidad máxima en la cual un tren de aterrizaje puede ser retractado o extendido.

Velocidad equivalente - Velocidad calibrada de una aeronave corregida por el flujo de compresión adiabático para una altitud particular. La velocidad equivalente es igual a la velocidad calibrada en atmósfera normada a nivel del mar.

Velocidad indicada - Velocidad de una aeronave como lo muestra el indicador de velocidad del tubo estático Pitot calibrado, para indicar circulación de compresión adiabática normada a nivel del mar, no corrigiendo errores en el sistema de velocidad.

Velocidad Verdadera - La velocidad verdadera de la aeronave respecto al aire suele representarse por las siglas TAS. Esta velocidad física es la que interviene realmente en las actuaciones aerodinámicas de la aeronave y para su medida es necesario corregir todos y cualquiera de los posibles errores en la lectura directa del anemómetro.

Veneno Ecológico

- a. Cualquier sustancia, o mezcla de sustancias, destinadas a prevenir, destruir, repeler o mitigar la presencia de cualquier insecto, roedor, nemátodo, hongo, maleza u otra forma de vida animal, vegetal o viral, que el Ministerio de Agricultura haya clasificado como “peste”, excepto virus en el interior de personas o animales vivos.
- b. Cualquier sustancia, o mezcla de sustancias, destinada a ser usada como regulador, secador o deshojador de plantas.

Verificación - La revisión, inspección, examen, medición, prueba, verificación, observación y supervisión independiente para establecer y documentar cuáles son los productos que se conforman a las normas especificadas. En estos se incluye la evaluación de la eficacia de los sistemas de gestión.

VFR - Símbolo utilizado para designar las reglas de vuelo visual.

Vigilancia basada en la performance (PBS) - Vigilancia que se basa en las especificaciones de performance que se aplican al suministro de servicios de tránsito aéreo.

Nota. — Una especificación RSP comprende los requisitos de performance de vigilancia que se aplican a los componentes del sistema en términos de la vigilancia que debe ofrecerse y del tiempo de entrega de datos, la continuidad, la disponibilidad, la integridad, la precisión de los datos de vigilancia, la seguridad y la funcionalidad correspondientes que se necesitan para la operación propuesta en el contexto de un concepto de espacio aéreo particular.

Vigilancia Dependiente Automática (ADS) - Técnica de vigilancia que permite a las aeronaves proporcionar automáticamente, mediante enlace, aquellos datos extraídos de sus sistemas de navegación y determinación de la posición instalados a bordo, lo que incluye la identificación de la aeronave, su posición en cuatro dimensiones y otros datos adicionales, de ser apropiado.



Vigilancia dependiente automática — radiodifusión (ADS-B). Medio por el cual las aeronaves, los vehículos de aeródromo y otros objetos pueden transmitir y/o recibir, en forma automática, datos como identificación, posición y datos adicionales, según corresponda, en modo de radiodifusión mediante enlace de datos.

Vigilancia dependiente automática — contrato (ADS-C) - Medio que permite al sistema de tierra y a la aeronave establecer, mediante enlace de datos, las condiciones de un acuerdo ADS-C, en el cual se indican las condiciones en que han de iniciarse los informes ADS-C, así como los datos que deben figurar en los mismos.

Nota. — El término abreviado “contrato ADS” se utiliza comúnmente para referirse a contrato ADS relacionado con un suceso, contrato de solicitud ADS, contrato ADS periódico o modo de emergencia.

Visibilidad - En sentido aeronáutico se entiende por visibilidad el valor más elevado entre los siguientes:

- a. Distancia máxima a la que pueda verse y reconocerse un objeto de color negro de dimensiones convenientes, situado cerca del suelo, al ser observado ante un fondo brillante.
- b. Distancia máxima a la que puedan verse e identificarse las luces de aproximadamente mil (1,000) candelas ante un fondo no iluminado.

Nota. - Estas dos distancias tienen distintos valores en una masa de aire de determinado coeficiente de extinción y la distancia de 2) varía con la iluminación del fondo. La distancia de 1) está representada por el alcance óptico meteorológico (MOR).

Visibilidad en tierra - Visibilidad en un aeródromo indicado por un observador competente.

Visibilidad en vuelo - Visibilidad hacia delante desde el puesto de pilotaje de una aeronave en vuelo.

Visible - Objeto perceptible en una noche oscura con atmósfera diáfana.

Visto bueno de mantenimiento - Certificado indicador de que los trabajos de mantenimiento, inspección o reparación han sido totalmente realizados en la aeronave a que se refiere y que la aeronave se encuentra apta para volar en todos los aspectos.

Visualizador de “cabeza alta” (HUD) - Sistema de presentación visual de la información de vuelo en el campo visual frontal externo del piloto.

VMC - Símbolo utilizado para designar las condiciones meteorológicas de vuelo visual.

VTSS - Velocidad mínima a la cual puede lograrse el ascenso con el grupo motor crítico fuera de funcionamiento, con los demás grupos motores en funcionamiento dentro de los límites operacionales aprobados.

Nota. -La velocidad citada anteriormente puede medirse por instrumentos o bien lograrse mediante un procedimiento indicado en el manual de vuelo.

Vuelo acrobático - Maniobras realizadas intencionalmente con una aeronave que implican un cambio brusco en su actitud, o una posición o variación de velocidades anormales.

Vuelo comercial - El vuelo que se realiza por remuneración.

Vuelo controlado - Todo vuelo que está supeditado a una autorización del Control de Tránsito Aéreo (ATC).

Vuelo de travesía - Vuelo entre un punto de salida y un punto de llegada que sigue una ruta preestablecida utilizando procedimientos de navegación convencionales.

Vuelos Charter y Servicios Especiales - Cualquier operación de transporte aéreo comercial aprobada por la AAC fuera de las operaciones normales e itinerarios autorizados, dentro o fuera de las rutas incluidas en un Certificado de Explotación nacional o internacional. Los vuelos "charter" y otros servicios especiales cuando se realizan sobre las rutas y en aeropuertos fuera de aquellos autorizados para servicios filiados, serán conducidos bajo las normas y regulaciones para operaciones comerciales aprobadas por la Autoridad Aeronáutica Civil.

Vuelo ferry - Vuelo de una aeronave que no cumple totalmente los requisitos de aeronavegabilidad aplicables, pero está capacitada para realizar ese vuelo con seguridad (sin pasajeros ni carga).



Vuelo de aceptación - Todo vuelo que se efectúa a una aeronave al ser adquirida o después de efectuársele un servicio mayor (overhaul).

Vuelo de grandes distancias - Todo vuelo de un avión con dos grupos motores de turbina, cuyo tiempo de vuelo, desde cualquier punto de la ruta a velocidad de crucero (en condiciones ISA y de aire en calma) con un grupo motor inactivo hasta un aeródromo de alternativa adecuado, sea superior al umbral de tiempo aprobado por el Estado del Explotador.

Vuelo de prueba - Vuelo o vuelos que deben realizarse después de efectuar modificaciones, alteraciones o reparaciones en una aeronave que haya o puedan haber alterado sus características de vuelo, performance o posición del centro de gravedad, para demostrar el cumplimiento de las condiciones de aeronavegabilidad que le atañen.

Vuelo de traslado - Vuelo que se efectúa por necesidades del Operador para posicionar la aeronave en cualquier destino o lugar.

Vuelo de travesía - Vuelo que se realiza entre dos o más localidades separadas por lo menos por la distancia mínima que en cada caso se establece en este Reglamento.

Vuelo de verificación - Vuelo que se realiza en presencia de uno o varios Inspectores de Seguridad Aérea de la AAC, para comprobar en una aeronave, en cualquier momento, el cumplimiento de las condiciones de aeronavegabilidad que le atañen.

Vuelo diurno - Vuelo que se realiza en el periodo comprendido entre el fin del crepúsculo civil matutino y el comienzo del crepúsculo civil vespertino, o cualquier otro periodo entre la salida y la puesta del sol que especifique la AAC.

Vuelo IFR - Vuelo efectuado de acuerdo con las reglas de vuelo por instrumentos.

Vuelo nocturno - Vuelo realizado entre la hora de puesta del sol más el crepúsculo civil y la hora de salida del sol menos el crepúsculo civil.

Vuelo prolongado sobre el agua. Vuelo sobre el agua a más de 93 km (50 NM) o a 30 minutos, a velocidad normal de crucero, lo que sea menor, de distancia respecto de un área en tierra que resulte apropiada para realizar un aterrizaje de emergencia.

Vuelo remolcado - Vuelo durante el cual un planeador es arrastrado por una aeronave.

Vuelo VFR - Vuelo efectuado de acuerdo a las reglas de vuelo visual.

Vuelo VFR especial - Vuelo VFR al que el Control de Tránsito Aéreo ha concedido autorización para que se realice en una zona de control en condiciones meteorológicas inferiores a la VMC.

Zona de Control - Espacio aéreo controlado que se extiende hacia arriba desde la superficie terrestre hasta un límite superior especificado.

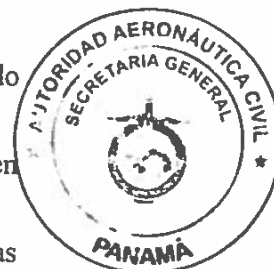
Zona de despegue - Para las aeronaves impulsadas por motores de turbina, es un área más allá de la pista de aterrizaje desplegándose no menos de 300 pies a ambos lados de la línea central extendida de la pista, a una elevación no más alta que la elevación del fin de la pista despejada de obstáculos fijos y bajo el control de las autoridades del aeropuerto. La zona de despegue se expresa en términos de un plano despejado que se extiende desde una punta de la pista con una inclinación hacia arriba que no excede 1.25%, sobre la cual ningún objeto ni terreno sobresale. Sin embargo, las luces de entrada pueden sobresalir sobre el plano si su altura sobre el final de la pista es de 26 pulgadas o menos y si las mismas se encuentran localizadas a ambos lados de la pista.

Zona de toma de contacto - Parte de la pista situada después del umbral, destinada a que los aviones que aterrizan hagan el primer contacto con la pista.

Zona de tránsito de aeródromo - Espacio aéreo de dimensiones definidas, establecido alrededor de un aeródromo para la protección del tránsito del aeródromo.

Zona Peligrosa - Espacio aéreo de dimensiones definidas en el cual pueden desplegarse en determinados momentos, actividades peligrosas para el vuelo de las aeronaves.

Zona Prohibida - Espacio aéreo de dimensiones definidas sobre el territorio o las aguas jurisdiccionales de un Estado, dentro del cual está prohibido el vuelo de las aeronaves.



Zona Restringida - Espacio aéreo de dimensiones definidas sobre el territorio o las aguas jurisdiccionales de un Estado, dentro del cual está restringido el vuelo de las aeronaves de acuerdo con determinadas condiciones específicas.

ARTÍCULO SEGUNDO: SE MODIFICA el Artículo 3 del Libro I, sobre Generalidades del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:

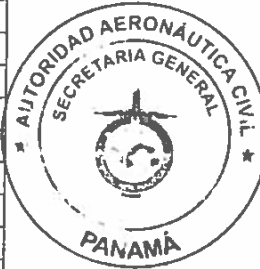
Artículo 3: ACRÓNIMOS O ABREVIATURAS

En todos los Manuales de la AAC, las siguientes abreviaturas se entienden así:

ABREVIATURAS	SIGNIFICADO EN ESPAÑOL
AAC	Autoridad Aeronáutica Civil
AC	Corriente alterna
ACC	Centro de Control de Área
ACAS	Sistema Anticolisión de A Bordo
ABAS	Sistema de Aumentación Basado en las Aeronaves
ACARS	Sistema de Notificación y Direccionamiento de Comunicaciones de la aeronave
ACCID	Accidente aéreo
AD	Directiva de Aeronavegabilidad
ADFR	Registrador de vuelo de desprendimiento automático
ADI	Indicadores de Demanda Total
ADREP	Notificación de Datos de Accidentes de Aviación
ADS	Vigilancia Dependiente Automático
ADS-B	Vigilancia Dependiente Automática Broadcasting (Radiodifusión)
ADS-C	Vigilancia Dependiente Automática Contrato
ADSP	Grupo de Expertos Sobre la Vigilancia Dependiente Automática
AERA	ATC Automatizado en Ruta
AES	Estación Terrena de Aeronaves
AFCs	Sistema de Mando Automático de Vuelo
AFM	Manual Aprobado de Vuelo
AFTN	Red de Telecomunicaciones Fijas Aeronáuticas
AFS	Servicio Fijo Aeronáutico
A/G	Comunicaciones aire/tierra
AGA	Aeródromo, rutas aéreas y ayudas terrestres
AGL	Sobre un Nivel del Suelo (tierra)
AIC	Circular de Información Aeronáutica
AIDC	Comunicación de Datos entre Dependencias ATS
AIG	Investigación y prevención de accidentes
AIR	Departamento de Aeronavegabilidad de la Dirección de Seguridad Aérea
AIRMET	Información Relativa a Fenómeno Meteorológico en Ruta que pueda afectar la seguridad de las operaciones de aeronave a baja altura
AIS	Servicio de Información Aeronáutica
AIP	Publicación de Información Aeronáutica
ALS / SIA	Sistema de Iluminación de Aproximación
AMDT	Enmienda
AMEL	Avión Multimotor Terrestre
AMES	Avión Multimotor Hidroavión
AMS (R)S	Servicio móvil aeronáutico por satélite (R)
AMSS	Servicio móvil aeronáutico por satélite
AMSSP	Grupo de Expertos Sobre el Servicio Móvil Aeronáutico por Satélite
ANP	Plan Regional de Navegación Aérea
ANS	Servicio de Navegación Aérea
AOC	Certificado de Operador y/o Explotador de Servicios Aéreos
AOM	Manual de operación de la aeronave
APA / CPA	Grupo de Estudio sobre Accidentes de Aeronaves en la Aviación Privada
APANPIRG	Grupo regional Asia/Pacífico de Planificación y Ejecución de la Navegación Aérea
APP	Oficina de Control de Aproximación
APU	Grupo auxiliar de energía
APV	Procedimiento de aproximación con guía vertical
ARINC	Radio Aeronáutico Inc.
ARNS	Servicio Aeronáutico de Radio Navegación
ASDA	Distancia de aceleración - parada disponible



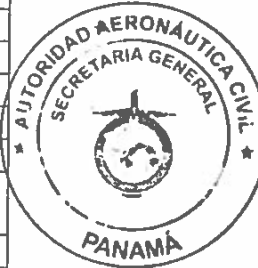
ABREVIATURAS	SIGNIFICADO EN ESPAÑOL
ASE	Error del sistema de altímetro
ASES	Avión Monomotor Hidroavión
ASEL	Avión Monomotor Terrestre
ASECNA	Agencia para la seguridad de la navegación aérea para África y Madagascar
ASIA/PAC	Grupo de Planificación Regional del Servicio Fijo Aeronáutico
ASM	Administración del espacio aéreo
A-SMGCS	Sistema avanzado de guía y control del movimiento en superficie
ASPP	Grupo de expertos sobre planificación de los sistemas del servicio fijo aeronáutico para el intercambio de datos
ARIWS	Sistema autónomo de advertencia de incursión en la pista
ARS	Aeronotificación especial
ATA	Hora actual de arribo
ATAR	Grupo de estudio sobre aeronotificación automática
ATC / CTA	Control de Tránsito Aéreo
ATCO	Controlador de Tránsito Aéreo
ATFM	Gestión de la afluencia del Tránsito Aéreo
ATIR	Informe sobre incidentes de Tránsito Aéreo
ATIS	Servicio automático de información del área terminal
ATM	Organización del Tránsito Aéreo y el espacio aéreo
ATN	Red de telecomunicaciones aeronáuticas
ATP	Piloto de Transporte de Línea Aérea
ATS	Servicio de Tránsito Aéreo
ATSC	Comunicaciones de los Servicios de Tránsito Aéreo
AWOP	Grupo de expertos de operaciones todo tiempo
BAA	Acuerdo Bilateral de Aeronavegabilidad
BORG	Requisitos operacionales básicos y criterios de planificación
C2	Enlace de mando y control
CAA	Autoridad de Aviación Civil
CAPS	Servicio de compras de aviación civil
CASITAF	Equipo especial para la implantación de los sistemas de comunicaciones, navegación, vigilancia y gestión del tránsito aéreo
CAS	Sistema Anticolisión
CAT	Categoría (de aterrizaje)
CAT I	Categoría I
CAT II	Categoría II
CAT III	Categoría III
CDFA	Aproximación final en descenso continuo
CDL	Lista de cambios en la configuración
CDTI	Presentación de información de tránsito en el puesto de pilotaje
CEAC	Comisión europea de aviación civil
CFI	Instructor Autorizado de Vuelo
CFIT	Impacto contra la tierra sin pérdida de control
CFMU	Dependencia central de organización de la afluencia
CIDIN	Red OACI común de intercambio de datos
cm	Centímetro
CMU	Dependencia de gestión de las comunicaciones
CNS	Comunicaciones, navegación y vigilancia
CNS/ATM	Comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del Tránsito aéreo
COM/MET/OPS	Comunicaciones/meteorología/operaciones
COM/OPS/95	Reunión departamental comunicaciones/operaciones (1995)
COORD	Coordenadas
COMAT	Material de la compañía
CP	Copiloto
CPDLC	Comunicaciones de enlace de datos Controlador/Piloto
CRM	Gestión de recursos en el puesto de pilotaje
CTAC	Consejo Técnico de Aviación Civil
CVR	Registrador de la voz en el puesto de pilotaje
CVS	Sistema de visión combinado
D	Dimensión máxima del Helicóptero
D-ATIS	Servicio automático de información terminal por Enlace de datos
D-VOLMET	Enlace de datos VOLMET
DA	Altitud de decisión
DBPL	Punto definido antes del aterrizaje



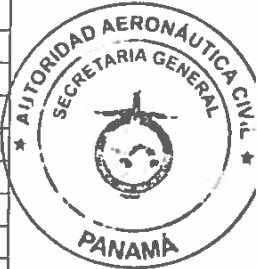
ABREVIATURAS	SIGNIFICADO EN ESPAÑOL
DC	Mando de dispositivo auxiliar
DEV	Dispositivo de entrenamiento de vuelo
DFIS	Servicios de información de vuelo por enlace de datos
DCPC	Comunicación directa entre Piloto/Controlador
DFDR	Grabadora digital de datos de vuelo
DGNSS	GNSS diferencial
DH/ADH	Altura de Decisión
DLS	Servicio de enlace de datos
DLR.	Registrador de enlace de datos
DLRS.	Sistema registrador de enlace de datos
DME	Equipo de medición de distancia
DME/P	Equipo radiotelemétrico de precisión
DNI	Departamento Nacional de Investigación
DOC	Cobertura operacional designada
DOC/s	Documento/s
DOTS	Sistema de pista dinámica de océano
DPATO	Punto definido después del despegue
DR	A estima
DSA	Dirección de Seguridad Aérea de la AAC
DSB-AM	Doble banda de amplitud modulada
DSC	Circuito directo oral ATS
DSP	Programa de secuencia de despegue
DSTRK	Derrota deseada
EANPG	Grupo de planificación de navegación aérea de Europa
EAS DVR	Velocidad aerodinámica equivalente
EASIE	Programa de implantación de la ATM mejorada y del modo S en Europa
EATCHIP	Programa de armonización e integración ATC Europeo
ECAM	Monitor electrónico centralizado de aeronave
EDTO	Vuelos con mayor tiempo de desviación
EFB	Dispositivo Electrónico de Vuelo
EFIS	Sistema electrónico de instrumentos de vuelo
EFB	Maletín de Vuelo Electrónico
EGNOS	Servicio complementario de navegación geoestacionario europeo
E-GPWS	Sistema mejorado de alerta de proximidad a tierra
EGT	Temperatura de los gases de escape
EICAS	Sistema de alerta a la Tripulación y sobre los parámetros del motor
ELT	Transmisor de localización de emergencia
ELT (AD)	ELT de desprendimiento automático
ELT (AF)	ELT fijo automático
ELT (AP)	ELT portátil automático
ELT (S)	ELT de supervivencia
EPR	Relación de presión del motor
ETA	Hora estimada de arribo
ETOPS	Vuelos a grandes distancias de aviones bimotores
EUR	Europa
EURATN	ATN europea
EURET	Transporte europeo
EUROCAE	Organización Europea para el equipamiento de la Aviación Civil
EUROCONTROL	Organización europea para la seguridad de la navegación aérea
FAA	Administración Federal de Aviación
FANS	Comité especial sobre sistemas de navegación aérea del futuro
FANS (Fase II)	Comité especial para la supervisión y coordinación del desarrollo del sistema de navegación aérea del futuro y del planeamiento de la transición
FANS-1/A	Sistema de navegación aérea del futuro (Tipo 1 o Tipo A)
FASID	Documento sobre las instalaciones y Servicios
FATO	Área de aproximación final y de despegue
FAWP	Punto notificación de aproximación final
FDAU	Unidad de adquisición de datos de vuelo
FDR	Registrador de datos de vuelo
FIC	Comité de Finanzas
FIR	Región de Información de Vuelo
FIS	Servicio de información de vuelo
FL	Nivel de vuelo
FLAS	Sistema de asignación de nivel de vuelo



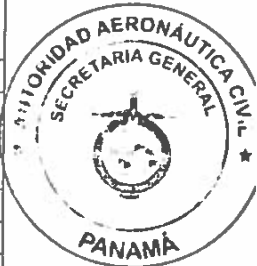
ABREVIATURAS	SIGNIFICADO EN ESPAÑOL
FM	Frecuencia modulada
FM	Mecánico de a bordo
FMC	Computadora de gestión de vuelo
FMCS	Sistema de computadora de gestión de vuelo
FMS	Sistema de gestión de vuelo
FMSG	Grupo de estudio sobre Administración de Frecuencias
FMU	Dependencia de organización de afluencia
FPL	Plan de vuelo presentado
FS	Servicio fijo
ft	Pie
ft/min	Pies por minuto
FTD	Dispositivo de instrucción de vuelo
g	Aceleración normal
G/G	Comunicación tierra/tierra
GCAS	Sistema de prevención de colisión con el terreno
GEPNA	Grupo europeo de planificación de la navegación Aérea
GES	Estación terrena de tierra
GIC	Canal de integridad GNSS
GLONASS	Sistema orbital mundial de navegación por satélite
GMS	Estación terrestre de monitoreo
GMU	Monitor del Sistema mundial de determinación de la posición
GNE	Errores de navegación
GNPP	Guía Normativa para la Prueba Práctica de Vuelo
GNSS	Sistema mundial de navegación por satélite
GNSSP	Grupo de expertos sobre el sistema mundial de navegación por Satélite
GP	Sistema de utilización general
GPS	Sistema mundial de determinación de la posición
GPWS	Sistema de advertencia de la proximidad del terreno
GREPECAS	Grupo regional de planificación y ejecución CAR/SAM
GS TD	Trayectoria de descenso
HF	Alta frecuencia
HFM	Manual de vuelo de helicópteros
HMU	Monitor de altura
hPa	Hectopascal
HRPTSG	Grupo de estudio sobre planificación y capacitación de recursos humanos
HSI	Indicador horizontal de situación
HUD	Head-Up Display
IA	Avión Instrumento
IACA	Asociación Internacional de Chárters Aéreos
IAOPA	Consejo Internacional de Asociaciones de Propietarios y Pilotos de Aeronaves
IAP	Procedimiento de aproximación por instrumentos
IAS	Velocidad indicada
IATA	Asociación del Transporte Aéreo Internacional
IAWP	Punto de notificación de aproximación inicial
ICAO - OACI	Organización de Aviación Civil Internacional
ICC	Comunicaciones entre centros de control
ICCAIA	Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales
ICI	Investigador Encargado de la investigación del accidente o incidente aéreo
IDAG	Inspector Delegado de Aviación General, que se encuentra autorizado para realizar Pruebas Prácticas de Vuelo
IDE	Inspector del explotador
IDPyD	Investigación, desarrollo, pruebas y demostraciones
IDR	Inspector de Ruta del Operador y/o Explotador
IDS	Instructor de simulador
IDSA	Inspector de la Dirección de Seguridad Aérea
IDTA	Inspector Delegado de Transporte Aéreo
IFALPA	Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas
IFATCA	Federación Internacional de Asociaciones de Controladores de Tránsito Aéreo
IFR	Reglas de vuelo por instrumento
I&D	Investigación y Desarrollo
IH	Helicóptero – Instrumento



ABREVIATURAS	SIGNIFICADO EN ESPAÑOL
ILS	Sistema de Aterrizaje por Instrumento
IM	Radiobaliza interna
IMC	Condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos
INCID	Incidente Aéreo
INMARSAT	Organización Internacional de Telecomunicaciones Móviles por Satélite
INS	Sistema de navegación inercial
IRS	Grupo de Trabajo especial sobre Servicios Aéreos Interregionales Regulares
ISA	Atmósfera tipo internacional
ISO	Organización internacional de normalización
IWP	Punto de notificación de aproximación intermedia
G	Planeador
Kg	Kilogramo
Kg/m2	Kilogramo por metro cuadrado
Km	Kilómetro
Km/h	Kilómetro por hora
Kt	Nudo
Kt/s	Nudo por segundo
LAAS	Sistema de aumentación de área local
LADGPS	Área local diferencial – GPS
LAT	Latitud
lb	Libra
LDA	Ayuda direccional tipo localizador
LDAH	Distancia disponible para aterrizar
LDP	Punto de decisión para el aterrizaje
LDRH	Distancia de aterrizaje requerida (helicóptero)
LED	Diodo electroluminiscente
LOA	Carta de autorización
LOC	Localizador ILS
LOFT	Instrucción de vuelo orientada a las líneas Aéreas
LOM	Brújula localizadora en marcador externo
LONG	Longitud
LORAN	Navegación de largo alcance
LRNS	Sistema de navegación de largo alcance
LSA	Aeronaves deportivas pequeñas (Light Sport Aircraft)
LVTO	Despegue con baja visibilidad
m	Metro
M	Número de “MACH”
m/s	Metro por segundo
m/s²	Metro por segundo al cuadrado
MAHWP	Punto de Recorrido de espera en aproximación frustrada
MALS	Sistema de luces de aproximación de Mediana intensidad
MALSR	Sistema de luces de aproximación de mediana intensidad con luces destellantes de alineación de pista
MASPSA	Especificaciones mínimas de performance del Sistema de Aeronave
MAT	Departamento de Matrículas de la DSA
MAWP	Punto de notificación de aproximación errada
MCA	Altura mínima de cruce
MCDU	Unidad de presentación visual de control de Funciones Múltiples
MCS	Estación de control base
MDA	Altitud mínima de descenso
MDA/H	Altitud / Altura mínima de descenso
MDH	Altura mínima de descenso
MED	Departamento de Medicina Aeronáutica de la DSA
MEA	Altura mínima en ruta para vuelos IFR
MF	Frecuencia media
MGM	Manual General de Mantenimiento
MEL	Lista de Equipo mínimo
MEO	Sistema satelital de órbita terrena media
MEP	Departamento de Mercancías Peligrosas de la DSA.
MES	Subcampo ELM multisitio
MET	Servicios meteorológicos para la navegación aérea
MHz	Megahercio
MIDANPIRG	Grupo regional de Oriente Medio para la planificación y ejecución de la navegación aérea



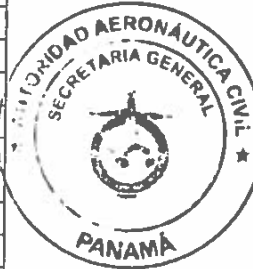
ABREVIATURAS	SIGNIFICADO EN ESPAÑOL
MIM	Modificaciones e Inspecciones Mandatorias
MLS	Sistema de aterrizaje por microondas
MM	Marcador medio ILS
MMEL	Lista Maestra de Equipo Mínimo
MMR	Receptor multimodal
MNPS	Especificación de performance mínima de navegación
MNT	Técnica número mach
MOC	Margen mínimo de franqueamiento de obstáculos
MOCA	Altura mínima de franqueamiento de obstáculos
MOPS	Normas de performance mínima operacional (ADS)
MOU	Memorando de acuerdo
MRA	Altura mínima de recepción
MSA	Altitud mínima de sector
MSAW	Aviso de altitud mínima de seguridad
MSL	Nivel medio del mar
MSSR	Radar secundario de vigilancia de monoimpulso
MTSAT	Satélite de transporte multifuncional
MU	Unidad de gestión
MWO	Oficina de vigilancia meteorológica
N	Newton
N1	Velocidad de turbina a alta presión
NADIN	Red de intercambio de datos de las aerovías nacionales
NAM	Norte América
NAT	Atlántico Septentrional
NAT SPG	Grupo sobre planeamiento de sistemas Atlántico septentrional
NTSB	Comité de Seguridad de Transporte Nacional
NAV	Navegación
NDB(ADF)	Radiofaro no direccional (buscador automático de direcciones)
NM	Milla Náutica
NOTAM	Aviso al personal encargado de las operaciones del vuelo
NPA	Procedimiento de aproximación que no es de precisión
NTSB	Comité de Seguridad de Transporte Nacional
NVIS	Sistema de visión nocturna con intensificación de imágenes
OAC	Centro de control de área oceánica
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional
OCA	Altitud de franqueamiento de obstáculo
OCA/H	Altitud / Altura de franqueamiento de obstáculo
OCH	Altura de franqueamiento de obstáculo
OCP	Grupo de expertos sobre franqueamiento de Obstáculos
OCS	Superficie de franqueamiento de obstáculos
OFZ	Zona despejada de obstáculos
OCL	Límites de Franqueamiento de obstáculos
OFINVAA	Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos
OLDI	Intercambio de datos en línea
OM	Radiobaliza exterior
OPS	Departamento de Operaciones de la DSA
OpSpecs	Especificaciones de Operaciones
OR	Fuera de ruta
OSI	Interconexión de sistemas abiertos
OTS	Sistema organizado de derrotas
PA	Procedimiento de aproximación de precisión
PA	Sistema de altavoz
PANS-OPS	Procedimientos para los servicios de navegación Aérea – Operación de aeronaves
PAR	Radar de aproximación de precisión
PBC	Comunicación basada en la performance
PBE	Equipo protector de respiración
PBN	Navegación basada en la performance
PBS	Vigilancia basada en la performance
PEL	Departamento de Licencias al Personal Aeronáutico - DSA
PFD	Pantalla Primaria de Vuelo
PIC	Piloto al mando
PIRG	Grupo Regional de Planificación y Ejecución
PMA	Aprobación para la Fabricación de Partes



ABREVIATURAS	SIGNIFICADO EN ESPAÑOL
PMI	Inspector Principal de Mantenimiento
PNUD	Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo
PLN	Plan de vuelo
POI	Inspector Principal de Operación
PPI	Indicador panorámico
PPS	Servicio GPS de posicionamiento preciso
PRF	Frecuencia de repetición de impulsos
PSR	Radar primario de vigilancia
QOS	Calidad de servicio
R	Radio del rotor del helicóptero
RACP	Reglamento de Aviación Civil de Panamá
RAIM	Vigilancia autónoma de la integridad en el receptor
RAS	Sistema de aumentación regional
RBN	Radiofaros
RCAG	Sistema a control remoto aire/tierra
RCC	Centro coordinador de salvamento
RCLM	Marcaje de líneas centrales en pista
RCLS	Sistema de luces de línea centrales en la pista
RCP	Performance requerida de comunicación
RDPS	Sistema de procesamiento de datos por radar
REI	Interferencia RF
REIL	Luces de identificación de fin de pista
REP	Punto de notificación
RF	Radiofrecuencia
RG	Giroavión – Giroplano
RGCSF	Grupo de expertos sobre el examen del concepto general de separación
RGS	Estación terrena remota
RH	Giroavión - Helicóptero
RII	Ítem de Inspección Requerida
RMI	Indicador magnético remoto
RNAV	Navegación de área
RNAV Route	Ruta de navegación de área
RNP	Performance de navegación requerida
RNPC	Capacidad de la performance requerida de Navegación
ROCE	Retorno del capital invertido
RPA	Aeronave pilotada a distancia
RPAS	Sistema de aeronave pilotada a distancia
RPI	Indicador de posición radar
RSC	Subcentro de salvamento
RSP	Performance de vigilancia requerida
RTCA	Requerimientos y conceptos técnicos para la aviación
RTODR	Distancia de despegue interrumpido requerida (helicóptero)
RTSP	Performance total requerida del sistema
RVR	Alcance visual en pista
RVSM	Separación vertical mínima reducida
SA	Disponibilidad selectiva
SALS	Sistema de luces de aproximación corta
SALSR	Sistema de luces de aproximación corta simplificado con luces indicadoras de alineación de pista
SAR	Búsqueda y salvamento
SARPS	Normas y Métodos Recomendados por OACI
SBAS	Sistema de aumentación de base satelital
SEI	Salvamento Extinción de Incendio
SELCAL	Sistema de llamada selectiva
SI	Sistema internacional de unidades
SICASP	Grupos de expertos sobre mejoras del radar secundario de Vigilancia y Sistemas Anticolisión
SID	Salida normalizada por instrumentos
SIGESOA	Sistema de Gestión de Seguridad Operacional para Aeródromos
SIGWX	Pronóstico de tiempo significativo
SIP	Proyecto Especial de Implantación
SMA	Servicio Móvil Aeronáutico
SMAS	Servicio Móvil Aeronáutico por Satélite



ABREVIATURAS	SIGNIFICADO EN ESPAÑOL
SMGCS	Grupo de estudio sobre sistema de guía y control del movimiento en superficie
SMR	Radar de movimiento en la superficie
SMS	Sistema de Gestión de la Seguridad
SOP	Procedimientos operacionales normalizados
SPS	Servicio normalizado de determinación de la Posición
R99	Método Recomendado
SSP	Programa estatal de seguridad operacional
SSR	Radar secundario de vigilancia
SST	Avión supersónico de transporte
STC o CTS	Certificado Tipo Suplementario
STOL	Aviones de despegues y aterrizajes cortos
SVS	Sistema de visión sintética
TA	Aviso de tránsito
TACAN T5	Sistema de Navegación aérea táctica
TAS	Subcampo de Acuse de Recibo de Transmisión
TAWS	Sistema de advertencia y alarma de impacto
TCAC	Centro de avisos de ciclones tropicales
TCAS	Sistema de evasión de colisión de tránsito
TDMA	Acceso múltiple por división del tiempo
TDP	Punto de decisión para el despegue
TDWR	Radar meteorológico Doppler de terminal
TDZL	Luces en el área del punto de contacto
TIBA	Radio Difusión de Información en Vuelo sobre el Tránsito Aéreo
TMA	Área de Control Terminal
TMI	Identificación de trayectoria de mensaje
TNAV	Tiempo de Navegación (RNAV)
TLA	Ángulo de la palanca de empuje
TLOF	Área de toma de contacto y de elevación inicial
TLS	Nivel deseado de seguridad (operacional)
TODA	Distancia de despegue disponible
TODAH	Distancia de despegue disponible (helicóptero)
TODRH	Velocidad de despegue con margen de seguridad
TORA	Recorrido de despegue disponible
TSO	Orden Técnica Estándar
TVE	Error vertical total
TWR	Torre de control
UHF	Frecuencia ultra alta
UTC	Tiempo universal coordinado
USAE	Unidad de Servicios Aeronáuticos
VA	Velocidad de diseño para las maniobras
VB	Velocidad de diseño para la ráfaga de máxima intensidad
VC	Velocidad de diseño para vuelo de crucero
VD	Velocidad de diseño para el picado
VDF	Velocidad demostrada en vuelo para el picado
VDL	Enlace de datos VHF
VDL- 4	Enlace de datos VHF Modo 4
VDR	Radio de datos VHF
VF	Velocidad de diseño con flaps
VFC/MFC	Velocidad máxima para características de Estabilidad
VFE	Máxima velocidad con flaps extendidos
VFR	Reglas de vuelo visual
VH	Velocidad máxima de vuelo horizontal con potencia máxima continua
VHF	Muy alta frecuencia
VLE	Velocidad máxima con el tren de aterrizaje Extendido
VLF	Muy baja frecuencia
VLO	Velocidad máxima de operación del tren de Aterrizaje
VLOF	Velocidad en el punto de despegue
VLOS	Operación con visibilidad directa visual
VMC	Condiciones meteorológicas de vuelo visual
VMC	Velocidad mínima de control con el motor crítico fuera de servicio
VMO/MMO	Velocidad o número de Mach, máximo admisible de utilización
VMU	Velocidad mínima de control de mando
VNE	Velocidad nunca exceder



ABREVIATURAS	SIGNIFICADO EN ESPAÑOL
VNO	Velocidad máxima estructural de crucero
VOLMET	Información meteorológica para aeronaves en Vuelo
VOR	Radiofaro omnidireccional VHF
VR	Velocidad de rotación
VS	Velocidad mínima en vuelo estable en la cual el avión es controlable o velocidad de entrada en pérdida
Vso	Velocidad de pérdida o velocidad mínima en vuelo estable en configuración de aterrizaje
Vs1	Velocidad de pérdida o velocidad mínima en vuelo estable con una configuración específica
VSM	Mínima de separación vertical
VTOL	Aviones de despegues y aterrizajes verticales
V _{Toss}	Distancia de despegue requerida (helicóptero)
VX	Velocidad para el mejor ángulo de ascenso
V _Y	Velocidad para régimen de ascenso óptimo
V1	Velocidad de decisión de continuar o abortar en T/O
V2	Velocidad de despegue con margen de seguridad
V2MIN	Velocidad mínima de despegue con margen de seguridad
WADGPS	Área diferencial amplia – GPS
WAFC	Centro mundial de pronósticos de área
WAFS	Sistema mundial de pronósticos de área
WGS-84	Sistema geodésico mundial – 1984
WMS	Estación principal de área amplia
WRC	Conferencias mundiales de telecomunicaciones
WRS	Estación de referencia sobre aumentación de área amplia.
WWW	Red Internet
WXR	Condiciones meteorológicas

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

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

Dado en la ciudad de Panamá, a los quince (15) días del mes de septiembre de dos mil veintiuno (2021).

COMUNÍQUESE, PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE,

PRESIDENTE DE LA JUNTA DIRECTIVA, ENCARGADO
CRISTÓBAL TUÑÓN


15/9/21
SECRETARIO EJECUTIVO DE LA JUNTA DIRECTIVA
GUSTAVO PÉREZ MORALES

AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ
DIRECCION GENERAL
FIEL COPIA DE SU ORIGINAL
FIRMA: Araceli Chaves Ch.
FECHA: 21 SEP 2021



RESOLUCIÓN DE JUNTA DIRECTIVA No. 012
(De 15 de septiembre de 2021)

“Por medio de la cual se aprueban las modificaciones al Libro VIII, Parte II 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 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 procedan 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 VIII, Parte II sobre Licencia al Personal Aeronáutico, excepto miembros de la Tripulación de Vuelo;

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 Título de la Sección séptima del Capítulo II del Libro VIII Parte II sobre Licencia al Personal Aeronáutico, excepto miembros de la



Resolución de Junta Directiva No.012
Página No.2

Tripulación de Vuelo, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:

Sección Séptima - Atribuciones del Titular de una Licencia

ARTÍCULO SEGUNDO: MODIFICAR el Artículo 14 del Libro VIII Parte II sobre Licencia al Personal Aeronáutico, excepto miembros de la Tripulación de Vuelo, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:

Artículo 14: Las siguientes atribuciones serán permitidas bajo esta Sección:

- 1) Fuselaje;
- 2) Motores
- 3) Aviónica.

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

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

Dado en la ciudad de Panamá, a los quince (15) días del mes de septiembre de dos mil veintiunos (2021).

COMUNÍQUESE, PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE,

**PRESIDENTE DE LA JUNTA DIRECTIVA, ENCARGADO
CRISTÓBAL TUÑÓN**



**SECRETARIO DE LA JUNTA DIRECTIVA
GUSTAVO PÉREZ MORALES**



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ
DIRECCIÓN GENERAL
FIEL COPIA DE SU ORIGINAL
FIRMA: Ayza V. Alvarado Ch.
FECHA: 21 SEP 2021





RESOLUCIÓN DE JUNTA DIRECTIVA No. 013
(De 15 de septiembre de 2021)

“Por medio de la cual se aprueban las modificaciones al Libro X, Partes I y II 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 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 procedan 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 X, Pares I y II sobre Reglas de Vuelo y Operación General;

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 193 del Libro X Parte I sobre Reglas de Vuelo y Operación General, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:



Resolución de Junta Directiva No.013
Página No.2

Artículo 193. Las operaciones de aproximación por instrumentos se clasificarán basándose en los mínimos de utilización más bajos por debajo de los cuales la operación de aproximación deberá continuarse únicamente con la referencia visual requerida, de la manera siguiente:

- 1) Tipo A: Una altura mínima de descenso o altura de decisión igual o superior a 75 m (250 ft); y
- 2) Tipo B: Una altura de decisión inferior a 75 m (250 ft). Las operaciones de aproximación por instrumentos de Tipo B están categorizadas de la siguiente manera:
 - a. Categoría I (CAT I): Una altura de decisión no inferior a 60 m (200 ft) y con visibilidad no inferior a 800 m o alcance visual en la pista (RVR) no inferior a 550 m;
 - b. Categoría II (CAT II): Una altura de decisión inferior a 60 m (200 ft), pero no inferior a 30 m (100 ft) y alcance visual en la pista no inferior a 300 m;
 - c. Categoría III (CAT III): Una altura de decisión inferior a 30 m (100 ft) o sin limitación de altura de decisión y alcance visual en la pista inferior a 300 m o sin limitaciones de alcance visual de pista.

(OACI/A.6/P.I/ADMT37/C.2/2.2.2.2.2)

ARTÍCULO SEGUNDO: MODIFICAR el Artículo 193C del Libro X Parte I sobre Reglas de Vuelo y Operación General del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:

Artículo 193C. El piloto al mando, establecerá mínimos de utilización de aeródromo, helipuerto o lugar de aterrizaje con arreglo a los criterios especificados por la AAC como Estado de matrícula, para cada aeródromo que ha de utilizarse en las operaciones. Al establecer mínimos de utilización de aeródromo, se observarán las condiciones que estuvieran prescritas en la lista de aprobaciones específicas. Estos mínimos no serán inferiores a ninguno de los que pueda establecer para dichos aeródromos el Estado del aeródromo, excepto cuando así lo apruebe específicamente dicho Estado.

(OACI/A.6/P.II/ADMT37/C.2/2.2.2.2.1) (OACI/A.6/P.III/ADMT23/C.4/4.17.3)

ARTÍCULO TERCERO: MODIFICAR el Artículo 193D del Libro X Parte I sobre Reglas de Vuelo y Operación General del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:

Artículo 193D: La AAC de Panamá como Estado de matrícula autorizará créditos operacionales para operaciones con aviones equipados con HUD o visualizadores equivalentes, EVS, SVS o CVS. Cuando los créditos operacionales se refieran a operaciones en condiciones de baja visibilidad, el Estado de matrícula expedirá una aprobación específica. Dichas autorizaciones no afectarán a la clasificación del procedimiento de aproximación por instrumentos.

(OACI/A.6/P.II/ADMT37/C.2/2.2.2.2.1.1) (OACI/A.6/P.III/ADMT23/C.2/2.2.1.1)

ARTÍCULO CUARTO: ADICIONAR el Artículo 214C al Libro X Parte I sobre Reglas de Vuelo y Operación General del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:

Artículo 214C: Para las operaciones en condiciones de baja visibilidad (LVO):

- a) No se autorizarán aproximaciones por instrumentos a menos que se proporcione información RVR.
- b) La AAC expedirá una probación específica para el RVR mínimos de despegue.

(OACI/A.6/P.II/ADMT37/C.2/2.2.2.2.5 y 2.2.2.2.6)

ARTÍCULO QUINTO: ADICIONAR el Artículo 246C al Libro X Parte I sobre Reglas de Vuelo y Operación General del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:

Artículo 246C. Todos los Estados que son responsables de espacios aéreos en que se aplica RVSM, o que han expedido aprobaciones específicas para RVSM a



propietarios/explotadores dentro de su Estado, deberán establecer disposiciones y procedimientos que garanticen que se adoptarán medidas adecuadas con respecto a aeronaves y propietarios/explotadores que se encuentren en operación en espacios aéreos RVSM sin una aprobación específica para RVSM válida.
(OACI/A.6/P.II/ADMT37/C.2/2.5.2.11)

ARTÍCULO SEXTO: ADICIONAR el Artículo 285B al Libro X Parte I sobre Reglas de Vuelo y Operación General del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:

Artículo 285B. Todos los aviones que deban estar equipados con un CARS y cuyo certificado de aeronavegabilidad individual se haya expedido por primera vez el 1 de enero de 2025 o después contarán con un CARS capaz de conservar la información registrada durante al menos las dos últimas horas de su funcionamiento.
(OACI/A.6/P.II/ADMT37/C.2/2.4.16.2.3.2)

ARTÍCULO SÉPTIMO: ADICIONAR el Artículo 285C al Libro X Parte I sobre Reglas de Vuelo y Operación General del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:

Artículo 285C. Registradores de enlace de datos

1. Aplicación

- a. Todos los aviones cuyo certificado de aeronavegabilidad individual se haya expedido por primera vez el 1 de enero de 2016, o a partir de esa fecha, que usen cualquiera de las aplicaciones para establecer comunicaciones por enlace de datos mencionadas en el párrafo 5.1.2 del Apéndice 3 y que deban llevar un CVR grabarán los mensajes de las comunicaciones por enlace de datos en un registrador de vuelo protegido contra accidentes.
- b. Todos los aviones cuyo certificado de aeronavegabilidad individual se haya expedido por primera vez el 1 de enero de 2016, o a partir de esa fecha, que usen cualquiera de las aplicaciones para establecer comunicaciones por enlace de datos mencionadas en el párrafo 5.1.2 del Apéndice 3 y que deban llevar un CVR grabarán los mensajes de las comunicaciones por enlace de datos en un registrador de vuelo protegido contra accidentes.
- c. Los aviones cuyo certificado de aeronavegabilidad individual se haya expedido por primera vez antes del 1 de enero de 2016 que deban llevar un CVR y que hayan sido modificados el 1 de enero de 2016, o a partir de esa fecha, para poder usar cualquiera de las aplicaciones para establecer comunicaciones por enlace de datos que se mencionan en el párrafo 5.1.2 del Apéndice 3, deberían grabar los mensajes de las comunicaciones por enlace de datos en un registrador de vuelo protegido contra accidentes.

(OACI/A.6/P.II/ADMT37/C.2/ 2.4.16.3, 2.2.16.3.1, 2.2.16.3.1.1, 2.2.16.3.1.2 y 2.2.16.3.1.3.)
(OACI/A.6/P.III/ADMT27/C.4/4.7.3.1, 4.7.3.1.1, 4.7.3.1.1.1 y 4.7.3.1.1.2.)

ARTÍCULO OCTAVO: MODIFICAR el Artículo 291E del Libro X Parte I sobre Reglas de Vuelo y Operación General del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:

Artículo 291E. La AAC expedirá una aprobación específica para el uso operacional de las funciones EFB que se emplearán para la operación segura de los aviones.

(OACI/A.6/P.II/ADMT37/C.2/ 2.4.17.2.2)

ARTÍCULO NOVENO: MODIFICAR el Artículo 291F del Libro X Parte I sobre Reglas de Vuelo y Operación General del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:

Artículo 291F: Aprobación específica EFB - Al expedir una aprobación específica para el uso de EFB, la AAC se cerciorará de que:



Resolución de Junta Directiva No.013
Página No.4

1. El equipo EFB y su soporte físico de instalación conexo, incluyendo la instalación con los sistemas del avión si corresponde, satisfacen los requisitos de certificación de la aeronavegabilidad apropiados;
2. El propietario ha evaluado los riesgos de seguridad relacionados con las operaciones apoyadas por las funciones EFB;
3. El propietario ha establecido requisitos para la redundancia de la información (si corresponde) contenidos en las funciones EFB y presentados por las mismas;
4. El propietario ha establecido y documentado procedimientos para la gestión de las funciones EFB incluyendo cualquier base de datos que pueda utilizarse; y
5. El propietario ha establecido y documentado los procedimientos relativos al uso del EFB y de las funciones de dicho dispositivo y a los requisitos de instrucción correspondientes.

*Nota. - En el Manual de gestión de la seguridad operacional (SMM) (Doc 9859) figura orientación sobre evaluaciones de riesgos de seguridad operacional.
(OACI/A.6/P.II/ADMT37/C.2/ 2.4.17.2.3)*

ARTÍCULO DÉCIMO: MODIFICAR el Artículo 19 del Libro X Parte II sobre Reglas de Vuelo y Operación General del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:

Artículo 19: El Manual deberá ser compatible con:

1. El manual de Vuelo de la aeronave (AFM) el cual se tendrá actualizado de manera obligatoria de acuerdo a lo establecido en el Estado de Diseño/ Estado de Matrícula para cada aeronave que opere.
2. Las listas de verificación que deben de utilizarse.

ARTÍCULO DÉCIMO PRIMERO: MODIFICAR el Artículo 108A del Libro X Parte II, sobre Reglas de Vuelo y Operación General del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:

Artículo 108A: CVR para aviones:

1. Todos los aviones que tengan una masa máxima certificada de despegue superior a 5,700 kg (12,500 lbs) y cuyo certificado de aeronavegabilidad individual se haya expedido por primera vez el 1 de enero de 1987, o después de esa fecha, estarán equipados con un CVR, que cumpla con los requisitos del Apéndice 3 de este Libro.
2. Todos los aviones que tengan una masa máxima certificada de despegue de más de 27,000 kg (59,400 libras) y cuyo certificado de aeronavegabilidad individual se haya expedido por primera vez el 1 de enero de 2022, o a partir de esa fecha, estarán equipados con un CVR capaz de conservar la información registrada durante al menos las últimas veinticinco (25) horas de su funcionamiento.

(OACI/A.6/P.II/ADMT39/C.3/ 3.6.3.2)

ARTÍCULO DÉCIMO SEGUNDO: ADICIONAR el Artículo 108B al Libro X Parte II sobre Reglas de Vuelo y Operación General del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:

Artículo 108B. Todos los aviones que deban estar equipados con un CARS y cuyo certificado de aeronavegabilidad individual se haya expedido por primera vez el 1 de enero de 2025 o después contarán con un CARS capaz de conservar la información registrada durante al menos las dos últimas horas de su funcionamiento.
(OACI/A.6/P.II/ADMT37/C.2/ 2.4.16.2.3.2)

ARTÍCULO DÉCIMO TERCERO: ADICIONAR el Artículo 108C al Libro X Parte II sobre Reglas de Vuelo y Operación General del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:

Artículo 108C. Registradores de enlace de datos

1. Aplicación



- a. Todos los aviones cuyo certificado de aeronavegabilidad individual se haya expedido por primera vez el 1 de enero de 2016, o a partir de esa fecha, que usen cualquiera de las aplicaciones para establecer comunicaciones por enlace de datos mencionadas en el párrafo 5.1.2 del Apéndice 3 y que deban llevar un CVR grabarán los mensajes de las comunicaciones por enlace de datos en un registrador de vuelo protegido contra accidentes.
- b. Todos los aviones cuyo certificado de aeronavegabilidad individual se haya expedido por primera vez el 1 de enero de 2016, o a partir de esa fecha, que usen cualquiera de las aplicaciones para establecer comunicaciones por enlace de datos mencionadas en el párrafo 5.1.2 del Apéndice 3 y que deban llevar un CVR grabarán los mensajes de las comunicaciones por enlace de datos en un registrador de vuelo protegido contra accidentes.
- c. Los aviones cuyo certificado de aeronavegabilidad individual se haya expedido por primera vez antes del 1 de enero de 2016 que deban llevar un CVR y que hayan sido modificados el 1 de enero de 2016, o a partir de esa fecha, para poder usar cualquiera de las aplicaciones para establecer comunicaciones por enlace de datos que se mencionan en el párrafo 5.1.2 del Apéndice 3, deberían grabar los mensajes de las comunicaciones por enlace de datos en un registrador de vuelo protegido contra accidentes.

(OACI/A.6/P.II/ADMT37/C.2/ 2.4.16.3, 2.2.16.3.1, 2.2.16.3.1.1, 2.2.16.3.1.2 y 2.2.16.3.1.3)

ARTÍCULO DÉCIMO CUARTO: MODIFICAR el Apéndice 3 del Libro X Parte II sobre Reglas de Vuelo y Operación General del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:

Apéndice 3 - Registradores de vuelo – Aviones

Los registradores de vuelo protegidos contra accidentes comprenden uno o más de los siguientes:

- un registrador de datos de vuelo (FDR),
- un registrador de la voz en el puesto de pilotaje (CVR),
- un registrador de imágenes de a bordo (AIR), y/o
- un registrador de enlace de datos (DLR).

Cuando se requiera que la información de imágenes o enlace de datos se registre en un registrador de vuelo protegido contra accidentes, se permite registrarla en el CVR o en el FDR.

Los registradores de vuelo livianos comprenden uno o más de los siguientes:

- un sistema registrador de datos de aeronave (ADRS),
- un sistema registrador de audio en el puesto de pilotaje (CARS),
- un sistema registrador de imágenes de a bordo (AIRS), y/o
- un sistema registrador de enlace de datos (DLRS).

Cuando se requiera que la información de imágenes o enlace de datos se registre en un registrador de vuelo liviano, se permite registrarla en el CARS o en el ADRS.

1. REQUISITOS GENERALES

- 1.1. Los recipientes que contengan los registradores de vuelo no desprendibles estarán pintados de un color anaranjado distintivo.
- 1.2. Los recipientes que contengan los registradores de vuelo no desprendibles protegidos contra accidentes:
 - a) llevarán materiales reflectantes para facilitar su localización; y
 - b) llevarán perfectamente sujetado a ellos un dispositivo automático de localización subacuática que funcione a una frecuencia de 37,5 kHz. Lo antes posible, pero a más tardar el 1 de enero de 2018, este dispositivo funcionará durante un mínimo de 90 días.



- 1.3. Los recipientes que contengan los registradores de vuelo de desprendimiento automático:
- a) estarán pintados de un color anaranjado distintivo; sin embargo, la superficie visible por fuera de la aeronave podrá ser de otro color;
 - b) llevarán materiales reflectantes para facilitar su localización; y
 - c) llevarán un ELT integrado de activación automática.
- 1.4. Los sistemas registradores de vuelo se instalarán de manera que:
- a) sea mínima la probabilidad de daño a los registros;
 - b) exista un dispositivo auditivo o visual para comprobar antes del vuelo que los sistemas registradores de vuelo están funcionando bien;
 - c) si los sistemas registradores de vuelo cuentan con un dispositivo de borrado, la instalación procurará evitar que el dispositivo funcione durante el vuelo o un choque; y
 - d) los aviones cuyo certificado de aeronavegabilidad individual se haya expedido por primera vez el 1 de enero de 2023, o después de esa fecha, dispondrán, en el puesto de pilotaje de una función de borrado accionada por la tripulación de vuelo que, al ser activada, modifique el registro de un CVR y un AIR, de manera que no pueda recuperarse la información utilizando técnicas normales para reproducirla o copiarla. La instalación se diseñará de manera que no pueda activarse durante el vuelo. Asimismo, tiene que reducirse al mínimo la probabilidad de que una función de borrado se active inadvertidamente durante un accidente.
- 1.5. Los registradores de vuelo se instalarán de manera que reciban energía eléctrica de una barra colectora que ofrezca la máxima confiabilidad para el funcionamiento de los registradores de vuelo sin comprometer el servicio a las cargas esenciales o de emergencia.
- 1.6. Los registradores de vuelo livianos se conectarán a una fuente de alimentación que tenga características que garanticen el registro apropiado y fiable en el entorno operacional.
- 1.7. Cuando los sistemas registradores de vuelo se sometan a ensayos mediante los métodos aprobados por la autoridad certificadora competente, deberán demostrar que se adaptan perfectamente a las condiciones ambientales extremas en las que se prevé que funcionen.
- 1.8. Se proporcionarán medios para lograr una precisa correlación de tiempo entre los registros de los sistemas registradores.
- 1.9. El fabricante proporcionará a la autoridad certificadora competentes la siguiente información relativa a los sistemas registradores de vuelo:
- a) Instrucciones de funcionamiento, limitaciones del equipo y procedimientos de instalación establecidos por el fabricante;
 - b) Origen o fuente de los parámetros y ecuaciones que relacionen los valores con unidades de medición; y
 - c) Informes de ensayos realizados por el fabricante.

2. REGISTRADOR DE DATOS DE VUELO (FDR) Y SISTEMA REGISTRADOR DE DATOS DE AERONAVE (ADRS)

2.1. Cuándo iniciar y detener el registro

Los FDR o los ADRS comenzarán a registrar antes de que el avión empiece a desplazarse por su propia potencia y continuarán registrando hasta la finalización del vuelo, cuando el avión ya no pueda desplazarse por su propia potencia.

2.2. Parámetros que han de registrarse



- 2.2.1. Los parámetros que satisfacen los requisitos para FDR se enumeran en la Tabla A2.3-1. El número de parámetros que han de registrarse dependerá de la complejidad del avión. Los parámetros que no llevan asterisco (*) son obligatorios y deberán registrarse, independientemente de la complejidad del avión. Además, los parámetros indicados con asterisco (*) se registrarán si los sistemas del avión o la tripulación de vuelo emplean una fuente de datos de información sobre el parámetro para la operación del avión. No obstante, dichos parámetros podrán sustituirse por otros teniendo en consideración el tipo de avión y las características del equipo registrador.
- 2.2.2. Si se dispone de más capacidad de registro FDR, deberá considerarse el registro de la siguiente información suplementaria:
- a) información operacional de los sistemas de presentación electrónica en pantalla, tales como los sistemas electrónicos de instrumentos de vuelo (EFIS), el monitor electrónico centralizado de aeronave (ECAM), y el sistema de alerta a la tripulación y sobre los parámetros del motor (EICAS). Utilícese el siguiente orden de prioridad:
 - 1) los parámetros seleccionados por la tripulación de vuelo en relación con la trayectoria de vuelo deseada, p. ej., el reglaje de la presión barométrica, la altitud seleccionada, la velocidad aerodinámica seleccionada, la altura de decisión, y las indicaciones sobre acoplamiento y modo del sistema de piloto automático, si no se registran a partir de otra fuente;
 - 2) selección/condición del sistema de presentación en pantalla, p. ej., SECTOR, PLAN, ROSE, NAV, WXR, COMPOSITE, COPY, etc.;
 - 3) los avisos y las alertas; y
 - 4) la identidad de las páginas presentadas en pantalla a efecto de procedimientos de emergencia y listas de verificación; y
 - b) información sobre los sistemas de frenado, comprendida la aplicación de los frenos, con miras a utilizarla en la investigación de los aterrizajes largos y de los despegues interrumpidos.
- 2.2.3. Los parámetros que cumplen con los requisitos para los datos de trayectoria de vuelo y velocidad que visualiza el (los) piloto(s) son los siguientes. Los parámetros sin asterisco (*) son parámetros que se registrarán obligatoriamente. Además, los parámetros con asterisco (*) se registrarán si el piloto visualiza una fuente de la información relativa al parámetro y si es factible registrarlos:
- a) Altitud de presión
 - b) Velocidad aerodinámica indicada o velocidad aerodinámica calibrada
 - c) Rumbo (referencia primaria de la tripulación de vuelo)
 - d) Actitud de cabeceo
 - e) Actitud de balanceo
 - f) Empuje/potencia del motor
 - g) Posición del tren de aterrizaje*
 - h) Temperatura exterior del aire o temperatura total*
 - i) Hora*
 - j) Datos de navegación*: ángulo de deriva, velocidad del viento, dirección del viento, latitud/longitud
 - k) Radioaltitud*
- 2.2.4. Los parámetros que cumplen los requisitos de los ADRS son los primeros siete que se enumeran en la Tabla A2.3-3.
- 2.2.5. De disponerse de mayor capacidad de registro en los ADRS, se considerará el registro de los parámetros 8 en adelante que figuran en la Tabla A2.3-3.
- 2.3. Información adicional
- 2.3.1. El intervalo de medición, el intervalo de registro y la precisión de los parámetros del equipo instalado se verificarán normalmente aplicando métodos aprobados por la autoridad certificadora competente.



- 2.3.2. El explotador/propietario conservará la documentación relativa a la asignación de parámetros, ecuaciones de conversión, calibración periódica y otras informaciones sobre el funcionamiento/mantenimiento. La documentación deberá ser suficiente para asegurar que las autoridades encargadas de la investigación de accidentes dispongan de la información necesaria para efectuar la lectura de los datos en unidades de medición técnicas.

3. REGISTRADOR DE LA VOZ EN EL PUESTO DE PILOTAJE (CVR) Y SISTEMA REGISTRADOR DE AUDIO EN EL PUESTO DE PILOTAJE (CARS)

3.1. Cuándo iniciar y detener el registro

El CVR o el CARS comenzarán a registrar antes de que el avión empiece a desplazarse por su propia potencia y continuarán registrando hasta la finalización del vuelo, cuando el avión ya no pueda desplazarse por su propia potencia. Además, dependiendo de la disponibilidad de energía eléctrica, el CVR o el CARS comenzarán a registrar lo antes posible durante la verificación del puesto de pilotaje previa al arranque del motor, al inicio del vuelo, hasta la verificación del puesto de pilotaje que se realiza al finalizar el vuelo, inmediatamente después de que se apaga el motor.

3.2. Señales que se registrarán

- 3.2.1. El CVR registrará simultáneamente, en cuatro o más canales separados, por lo menos lo siguiente:

- a) comunicaciones orales transmitidas o recibidas en el avión por radio;
- b) ambiente sonoro de la cabina de pilotaje;
- c) comunicaciones orales de los miembros de la tripulación de vuelo en el puesto de pilotaje transmitidas por el intercomunicador del avión, cuando esté instalado dicho sistema;
- d) señales orales o auditivas que identifiquen las ayudas para la navegación o la aproximación, recibidas por un auricular o altavoz; y
- e) comunicaciones digitales con los ATS, salvo cuando se graban con el FDR.

- 3.2.2. La asignación de audio preferente para los CVR debería ser la siguiente:

- a) Panel de audio del piloto al mando;
- b) Panel de audio del copiloto;
- c) Posiciones adicionales de la tripulación de vuelo y referencia horaria; y
- d) Micrófono del área del puesto del pilotaje.

- 3.2.3. El CARS registrará, en dos o más canales separados, por lo menos lo siguiente:

- a) comunicaciones orales transmitidas o recibidas en el avión por radio;
- b) ambiente sonoro del puesto de pilotaje; y
- c) comunicaciones orales de los miembros de la tripulación de vuelo en el puesto de pilotaje transmitidas por el intercomunicador del avión, cuando esté instalado dicho sistema.

- 3.2.4. La asignación de audio preferente para los CARS debería ser la siguiente:

- a) Comunicaciones orales; y
- b) Ambiente sonoro del puesto de pilotaje.

4. REGISTRADOR DE IMÁGENES DE A BORDO (AIR) Y SISTEMA REGISTRADOR DE IMÁGENES DE A BORDO (AIRS)

4.1. Cuando iniciar y detener el registro

El AIR o AIRS comenzará a registrar antes de que el avión empiece a desplazarse por su propia potencia y continuará registrando hasta la finalización del vuelo, cuando el avión ya no pueda desplazarse por su propia potencia. Además, dependiendo de la disponibilidad de energía eléctrica, el AIR o AIRS comenzará a registrar lo antes posible durante la verificación del puesto de pilotaje previa al arranque del motor, al inicio del vuelo, hasta la verificación del puesto de pilotaje que se realiza al finalizar el vuelo, inmediatamente después de que se apaga el motor.

4.2. Clases



- 4.2.1. Un AIR o AIRS de Clase A capta el área general del puesto de pilotaje para suministrar datos complementarios a los de los registradores de vuelo convencionales.
- 4.2.2. Un AIR o AIRS de Clase B capta las imágenes de los mensajes de enlace de datos.
- 4.2.3. Un AIR o AIRS de Clase C capta las imágenes de los mensajes de enlace de datos.

5. REGISTRADOR DE ENLACE DE DATOS (DLR)

5.1. Aplicaciones que se registrarán

- 5.1.1. Cuando la trayectoria de vuelo de la aeronave haya sido autorizada o controlada mediante el uso de mensajes de enlace de datos, se registrarán en la aeronave todos los mensajes de enlace de datos, tanto ascendentes (enviados a la aeronave) como descendentes (enviados desde la aeronave). En la medida en que sea posible, se registrará la hora en la que se mostraron los mensajes en pantalla a los miembros de la tripulación de vuelo, así como la hora de las respuestas.
- 5.1.2. Se registrarán los mensajes relativos a las aplicaciones que se enumeran en la Tabla A2.3-2. Las aplicaciones que aparecen sin asterisco (*) son obligatorias, y deberán registrarse independientemente de la complejidad del sistema. Las aplicaciones que tienen asterisco (*) se registrarán en la medida en que sea factible, según la arquitectura del sistema.

6. INSPECCIONES DE LOS SISTEMAS REGISTRADORES DE VUELO

- 6.1. Antes del primer vuelo del día, los mecanismos integrados de prueba para los registradores de vuelo y el equipo de adquisición de datos de vuelo (FDAU), cuando estén instalados, se controlarán por medio de verificaciones manuales o automáticas.
- 6.2. Los sistemas FDR o ADRS, los sistemas CVR o CARS, y los sistemas AIR o AIRS, tendrán intervalos de inspección del registro de un año; con sujeción a la aprobación por parte de la autoridad reguladora apropiada, este período puede extenderse a dos años, siempre y cuando se haya demostrado la alta integridad de estos sistemas en cuanto a su buen funcionamiento y auto control. Los sistemas DLR o DLRS tendrán intervalos de inspección del registro de dos años; con sujeción a la aprobación por parte de la autoridad reguladora apropiada, este período puede extenderse a cuatro años, siempre y cuando se haya demostrado la alta integridad de estos sistemas en cuanto a su buen funcionamiento y auto control.
- 6.3. La inspección del registro se llevará a cabo de la siguiente manera:
 - a) el análisis de los datos registrados en los registradores de vuelo garantizará que se compruebe que el registrador funcione correctamente durante el tiempo nominal de grabación;
 - b) los registros del FDR o ADRS de un vuelo completo se examinarán en unidades de medición técnicas para evaluar la validez de los parámetros registrados. Se prestará especial atención a los parámetros procedentes de sensores del FDR o ADRS. No es necesario verificar los parámetros obtenidos del sistema ómnibus eléctrico de la aeronave si su buen funcionamiento puede detectarse mediante otros sistemas de alarma;
 - c) el equipo de lectura tendrá el soporte lógico necesario para convertir con precisión los valores registrados en unidades de medición técnicas y determinar la situación de las señales discretas;
 - d) se realizará un examen de la señal registrada en el CVR o CARS mediante lectura de la grabación del CVR o CARS. Instalado en la aeronave, el CVR o CARS registrará las señales de prueba de cada fuente de la aeronave y de las fuentes externas pertinentes para comprobar que todas las señales requeridas cumplan las normas de inteligibilidad;



- e) siempre que sea posible, durante el examen se analizará una muestra de las grabaciones en vuelo del CVR o CARS, para determinar si es aceptable la inteligibilidad de la señal en condiciones de vuelo reales; y
- f) se realizará un examen de las imágenes registradas en el AIR o AIRS reproduciendo la grabación del AIR o AIRS. Instalado en la aeronave, el AIR o AIRS registrará imágenes de prueba de todas las fuentes de la aeronave y de las fuentes externas pertinentes para asegurarse de que todas las imágenes requeridas cumplan con las normas de calidad del registro.
- g) se realizará un examen de los mensajes registrados en el DLR o el DLRS reproduciendo la grabación del DLR o DLRS

- 6.4. Un sistema registrador de vuelo se considerará fuera de servicio si durante un tiempo considerable se obtienen datos de mala calidad, señales ininteligibles, o si uno o más parámetros obligatorios no se registran correctamente.
- 6.5. Se remitirá a las autoridades normativas, a petición, un informe sobre las inspecciones del sistema de registro para fines de control.
- 6.6. Calibración del sistema FDR:
- a) a) para los parámetros con sensores dedicados exclusivamente al FDR y que no se controlan por otros medios se hará una recalibración por lo menos cada cinco años, o de acuerdo con las recomendaciones del fabricante de sensores para determinar posibles discrepancias en las rutinas de conversión a valores técnicos de los parámetros obligatorios y asegurar que los parámetros se estén registrando dentro de las tolerancias de calibración; y

b) cuando los parámetros de altitud y velocidad aerodinámica provienen de sensores especiales para el sistema FDR, se efectuará una nueva calibración, según lo recomendado por el fabricante de los sensores, por lo menos cada dos años.

Tabla A2.3-1. Características de los parámetros para registradores de datos de vuelo

Número de Serie	Parámetro	Aplicación	Intervalo de Medición	Intervalo máximo de muestreo y de registro (segundos)	Límites de precisión (entrada del sensor comparada con salida FDR)	Resolución de registro
1	Hora (UTC) cuando se disponga, si no, cronometraje relativo o sinc con hora GNSS)		24 horas	4	±0,125% /h	1 s
2	Altitud de presión		−3,00 m (−1,000 ft) hasta la máxima altitud certificada de la aeronave +1,500 m (+5,000 ft)	1	±30 m a ±200 m (±100 ft a ±700 ft)	1,5 m (5 ft)
3	Velocidad aerodinámica indicada o velocidad aerodinámica calibrada		95 km/h (50 kt) a máxima VS0 (Nota 1) VS0 a 1,2 VD (Nota 2)	1	±5% ±3%	1 kt (recomendado 0.5 kt)
4	Rumbo (referencia primaria de la tripulación de vuelo)		360°	1	±2°	0,5°
5	Aceleración normal		−3 g a +6 g	0,125	±1% del intervalo máximo excluido el error de referencia de ±5%	0,004 g
6	Actitud de cabeceo		±75° o intervalo utilizable, el que sea superior	0,25	±2°	0,5°
7	Actitud de balanceo		±180°	0,25	±2°	0,5°
8	Control de transmisión de radio		Encendido-apagado (una posición discreta)	1		
9	Potencia de cada motor (Nota 3)		Total	1 (por motor)	±2%	0,2% del intervalo total o la resolución necesaria para el funcionamiento de la aeronave



Resolución de Junta Directiva No.013
Página No.11

Número de Serie	Parámetro	Aplicación	Intervalo de Medición	Intervalo máximo de muestreo y de registro (segundos)	Límites de precisión (entrada del sensor comparada con salida FDR)	Resolución de registro
10*	Flap del borde de salida e indicador de posición de flap en el puesto de pilotaje		Total o en cada posición discreta	2	±5% o según indicador del piloto	0,5% del intervalo total o la resolución necesaria para el funcionamiento de la aeronave
11*	Flap del borde de ataque e indicador de posición de flap en el puesto de pilotaje		Total o en cada posición discreta	2	±5% o según indicador del piloto	0,5% del intervalo total o la resolución necesaria para el funcionamiento de la aeronave
12*	Posición de cada inversor de empuje		Afianzado, en tránsito, e inversión completa	1 (por motor)		
13*	Selección de expoliadores de tierra/frenos aerodinámicos (selección y posición)		Total o en cada posición discreta	1	±2% salvo que se requiera especialmente una mayor Precisión	0,2% del intervalo total
14	Temperatura exterior		Intervalo del sensor	2	±2°C	0,3°C
15*	Condición y modo del acoplamiento del piloto automático/mando automático de gases/AFCS		Combinación adecuada de posiciones discretas	1		
16	Aceleración longitudinal		±1 g	0,25	±0,015 g excluyendo error de referencia de ±0,05 g	0,004 g
17	Aceleración lateral (Nota 3)		±1 g	0,25	±0,015 g excluyendo error de referencia de ±0,05 g	0,004 g
18	Acción del piloto o posición de la superficie de mando-mandos primarios (cabeceo, balanceo, guiñada) (Notas 4 y 8)	Solicitud de certificación de tipo presentada a un Estado contratante antes del 1 de enero de 2016	Total	0,25	±2° salvo que se requiera especialmente una mayor precisión	0,2% del intervalo total o según la instalación
		Solicitud de certificación de tipo presentada a un Estado contratante el 1 de enero de 2016 o después	Total	0,125	±2° salvo que se requiera especialmente una mayor precisión	0,2% del intervalo total o según la instalación
19	Posición de compensación de cabeceo		Total	1	±3% a menos que se requiera especialmente una mayor precisión	0,3% del intervalo total o según la instalación
20*	Altitud de radioaltímetro		de -6 m a 750 m (de -20 ft a 2 500 ft)	1	±0,6 m (±2 ft) o ±3% tomándose el mayor de esos valores por debajo de 150 m (500 ft) y ±5% por encima de 150 m (500 ft)	0,3 m (1 ft) por debajo de 150 m (500 ft) 0,3 m (1 ft) + 0,5% del intervalo total por encima de 150 m (500 ft)
21*	Desviación del haz vertical (trayectoria de planeo ILS/GNSS/GLS, elevación de MLS, desviación vertical de IRNAV/IAN)		Intervalo de señal	1	±3%	0,3% del intervalo total
22*	Desviación del haz horizontal (localizador ILS/GNSS/GLS, azimut de MLS, desviación lateral de IRNAV/IAN)		Intervalo de señal	1	±3%	0,3% del intervalo total
23	Pasaje por radiobaliza		Posiciones discretas	1		
24	Advertidor principal		Posiciones discretas	1		
25	Selección de frecuencias de cada receptor NAV (Nota 5)		Total	4	Según instalación	



Resolución de Junta Directiva No.013
Página No.12

Número de Serie	Parámetro	Aplicación	Intervalo de Medición	Intervalo máximo de muestreo y de registro (segundos)	Límites de precisión (entrada del sensor comparada con salida FDR)	Resolución de registro
26*	Distancia DME 1 y 2 [incluye distancia al umbral de pista (FLS) y distancia al punto de aproximación frustrada (IRNAV/IAN)] (Notas 5 y 6)		De 0 a 370 km (0 – 200 NM)	4	Según instalación	1,852 m (1 NM)
27	Condición aire/tierra		Posiciones discretas	1		
28*	Condición del GPWS/TAWS/GCAS (selección del modo de presentación del terreno, incluido el modo de pantalla emergente) y (alertas de impacto, tanto precauciones como advertencias, y avisos) y (posición de la tecla de encendido/apagado)		Posiciones discretas	1		
29*	Ángulo de ataque		Total	0,5	Según instalación	0,3 % del intervalo total
30*	Hidráulica de cada sistema (baja presión)		Posiciones discretas	2		0,5% del intervalo total
31	Datos de navegación (latitud/longitud, velocidad respecto al suelo y ángulo de deriva (Nota 7)		Según instalación	1		
32	Posición del tren de aterrizaje y del selector.		Posiciones discretas	4		
33*	Velocidad respecto al suelo		Según instalación	1	Los datos deberían obtenerse del sistema que tenga mayor precisión	1 kt
34	Frenos (presión del freno izquierdo y derecho, posición del pedal del freno izquierdo y derecho)		(Potencia de frenado máxima medida, posiciones discretas o intervalo total)	1	±5%	2% del intervalo total
35*	Parámetros adicionales del motor (EPR, N1, nivel de vibración indicado, N2, EGT, flujo de combustible, posición de la palanca de interrupción de suministro del combustible, N3, posición de la válvula de control de inyección de combustible)		Según instalación	Por motor por segundo	Según instalación	2% del intervalo total
36*	TCAS/ACAS (sistema de alerta de tránsito y anticollisión)		Posición discreta	1	Según instalación	
37*	Aviso de cizalladura del viento		Posiciones discretas	1	Según instalación	
38*	Reglaje barométrico seleccionado (piloto, copiloto)		Según instalación	64	Según instalación	0,1 mb (0,01 in Hg)
39*	Altitud seleccionada (todos los modos de operación seleccionables por el piloto)		Según instalación	1	Según instalación	Suficiente para determinar la selección de la tripulación
40*	Velocidad seleccionada (todos los modos de operación seleccionables por el piloto)		Según instalación	1	Según instalación	Suficiente para determinar la selección de la tripulación
41*	Mach seleccionada (todos los modos de operación seleccionables por el piloto)		Según instalación	1	Según instalación	Suficiente para determinar la selección de la tripulación
42*	Velocidad vertical seleccionada (todos los modos de operación seleccionables por el piloto)		Según instalación	1	Según instalación	Suficiente para determinar la selección de la tripulación
43*	Rumbo seleccionada (todos los modos de operación seleccionables por el piloto)		Según instalación	1	Según instalación	Suficiente para determinar la selección de la tripulación



Resolución de Junta Directiva No.013

Página No.13

Número de Serie	Parámetro	Aplicación	Intervalo de Medición	Intervalo máximo de muestreo y de registro (segundos)	Límites de precisión (entrada del sensor comparada con salida FDR)	Resolución de registro
44*	Trayectoria de vuelo seleccionada (todos los modos de operación seleccionables por el piloto) [curso/DSTRK, ángulo de trayectoria, trayectoria de aproximación final (IRNAV/IAN)]			1	Según instalación	Según instalación
45*	Altura de decisión seleccionada		Según instalación	64	Según instalación	Suficiente para determinar la selección de la tripulación
46*	Formato de presentación del EFIS (piloto, copiloto)		Posiciones discretas	4	Según instalación	
47*	Formato de presentación multifunción/motor/alertas		Posiciones discretas	4	Según instalación	
48*	Condición de bus eléctrico CA		Posiciones discretas	4	Según instalación	
49*	Condición de bus eléctrico DC		Posiciones discretas	4	Según instalación	
50*	Posición de la válvula de purga del motor		Posiciones discretas	4	Según instalación	
51*	Posición de la válvula de purga del APU		Posiciones discretas	4	Según instalación	
52*	Falla de computadoras		Posiciones discretas	4	Según instalación	
53*	Mando del empuje del motor		Según instalación	2	Según instalación	2% del intervalo total
54*	Empuje seleccionado del motor		Según instalación	4	Según instalación	2% del intervalo total
55*	Centro de gravedad calculado		Según instalación	64	Según instalación	1% del intervalo total
56*	Cantidad de combustible en el tanque de cola CG		Según instalación	64	Según instalación	1% del intervalo total
57*	Visualizador de cabeza alta en uso		Según instalación	4	Según instalación	
58*	Indicador para visual encendido/apagado		Según instalación	1	Según instalación	
59*	Protección contra pérdida operacional, activación del sacudidor de palanca y del empujador de palanca		Según instalación	1	Según instalación	
60*	Referencia del sistema de navegación primario (GNSS, INS, VOR/DME, MLS, Loran C, localizador, pendiente de planco)		Según instalación	4	Según instalación	
61*	Detección de hielo		Según instalación	4	Según instalación	
62*	Alarma de motor: cada vibración de motor		Según instalación	1	Según instalación	
63*	Alarma de motor: cada exceso de temperatura del motor		Según instalación	1	Según instalación	
64*	Alarma de motor: cada baja de presión de aceite del motor		Según instalación	1	Según instalación	
65*	Alarma de motor: cada exceso de velocidad del motor		Según instalación	1	Según instalación	
66*	Posición de la superficie de compensación de guiñada		Total	2	±3%, a menos que se requiera una precisión más alta exclusivamente	0,3% del intervalo total
67*	Posición de la superficie de compensación de balanceo		Total	2	±3%, a menos que se requiera una precisión más alta exclusivamente	0,3% del intervalo total
68*	Ángulo de derrape o guiñada		Total	1	±5%	0,5°
69*	Selección de los sistemas de deshielo o antihielo		Posiciones discretas	4		
70*	Presión hidráulica (cada sistema)		Total	2	±5%	100 psi



Resolución de Junta Directiva No.013
Página No.14

Número de Serie	Parámetro	Aplicación	Intervalo de Medición	Intervalo máximo de muestreo y de registro (segundos)	Límites de precisión (entrada del sensor comparada con salida FDR)	Resolución de registro
71*	Pérdida de presión en la cabina		Posiciones discretas	1		
72*	Posición del mando de compensación en el puesto de pilotaje, cabeceo		Total	1	±5%	0,2% del intervalo total o según instalación
73*	Posición del mando de compensación en el puesto de pilotaje, balanceo		Total	1	±5%	0,2% del intervalo total o según instalación
74*	Posición del mando de compensación en el puesto de pilotaje, guiñada		Total	1	±5%	0,2% del intervalo total o según instalación
75	Todos los mandos de vuelo del puesto de pilotaje (volante de mando, palanca de mando, pedal del timón de dirección)		Total [±311 N (±70 lbf), ± 378 N (±85 lbf), ± 734 N (±165 lbf)]	1	±5%	0,2% del intervalo total o según instalación
76*	Pulsador indicador de sucesos		Posiciones discretas	1		
77*	Fecha		365 días	64		
78*	Performance de navegación real o error de posición estimado o incertidumbre respecto de la posición calculada		Según instalación	4	Según instalación	
79*	Altitud de presión de la cabina	Solicitud de certificación de tipo presentada a un Estado contratante el 1 de enero de 2023 o después	Según instalación (se recomienda de 0 ft a 40,000 ft)	1	Según instalación	100 ft
80*	Peso calculado del avión	Solicitud de certificación de tipo presentada a un Estado contratante el 1 de enero de 2023 o después	Según instalación	64	Según instalación	1% del intervalo total
81*	Mando del dispositivo director de vuelo (mando de cabeceo del director de vuelo hacia la izquierda, mando de balanceo del director de vuelo hacia la izquierda, mando de cabeceo del director de vuelo hacia la derecha, mando de balanceo del director de vuelo hacia la derecha)	Solicitud de certificación de tipo presentada a un Estado contratante el 1 de enero de 2023 o después	Intervalo completo	1	±2°	0.5°
82*	Velocidad vertical	Solicitud de certificación de tipo presentada a un Estado contratante el 1 de enero de 2023 o después	Según instalación	0,25	Según instalación (se recomienda 32ft/min)	16 ft/min

Notas

1.

V_{SO} = velocidad de pérdida o velocidad de vuelo uniforme en configuración de aterrizaje; figura en la Sección "Abreviaturas y símbolos".
2.

V_D = velocidad de cálculo para el picado.
3.

Regístrense suficientes datos para determinar la potencia.
4.

Se aplicará "o" en el caso de aviones con sistemas de mando en los cuales el movimiento de la superficie de mando hace cambiar la posición de los mandos en el puesto de pilotaje (back-drive), e



“y” en el caso de aviones con sistemas de mando en los cuales el movimiento de la superficie de mando no provoca un cambio en la posición de los mandos. En el caso de aviones con superficies partidas, se acepta una combinación adecuada de acciones en vez de registrar separadamente cada superficie. En aviones en los que los pilotos pueden accionar los mandos primarios en forma independiente, se deben registrar por separado cada una de las acciones de los pilotos en los mandos primarios.

- 5. Si se dispone de señal en forma digital.
- 6. El registro de la latitud y la longitud a partir del INS u otro sistema de navegación es una alternativa preferible.
- 7. Si se dispone rápidamente de las señales.
- 8. No se tiene la intención de que los aviones con un certificado de aeronavegabilidad individual expedido antes del 1 de enero de 2016 deban modificarse para ajustarse al intervalo de medición, al intervalo máximo de muestreo y registro, a los límites de precisión o a la descripción de la resolución del registro que se detallan en este Apéndice.

Tabla A2.3-2. Descripción de las aplicaciones para registradores de enlace de datos

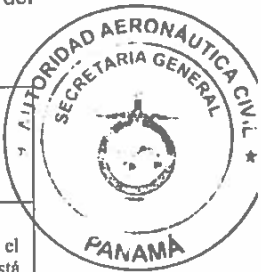
Número	Tipo de Aplicación	Descripción de la aplicación	Contenido del registro
1	Inicio de enlace de datos	Incluye cualquier aplicación que se utilice para ingresar o dar inicio a un servicio de enlace de datos. En FANS-1/A y ATN, se trata de la notificación sobre equipo para servicio ATS (AFN) y de la aplicación de gestión de contexto (CM), respectivamente.	C
2	Comunicación Controlador/Piloto	Incluye cualquier aplicación que se utilice para intercambiar solicitudes, autorizaciones, instrucciones e informes entre la tripulación de vuelo y los controladores que están en tierra. En FANS-1/A y ATN, se incluye la aplicación CPDLC. Incluye además aplicaciones utilizadas para el intercambio de autorizaciones oceánicas (OCL) y de salida (DCL), así como la transmisión de autorizaciones de rodaje por enlace de datos.	C
3	Vigilancia dirigida	Incluye cualquier aplicación de vigilancia en la que se establezcan contratos en tierra para el suministro de datos de vigilancia. En FANS-1/A y ATN, incluye la aplicación de vigilancia dependiente automática — contrato (ADS-C). Cuando en el mensaje se indiquen datos sobre parámetros, dichos datos se registrarán, a menos que se registren en el FDR datos de la misma fuente.	C
4	Información de vuelo	Incluye cualquier servicio utilizado para el suministro de información de vuelo a una aeronave específica. Incluye, por ejemplo, servicio de informes meteorológicos aeronáuticos por enlace de datos (D-METAR), servicio automático de información terminal por enlace de datos (D-ATIS), aviso digital a los aviadores (D-NOTAM) y otros servicios textuales por enlace de datos.	C
5	Vigilancia por radiodifusión de aeronave	Incluye sistemas de vigilancia elemental y enriquecida, así como los datos emitidos por vigilancia dependiente automática — radiodifusión (ADS-B). Cuando se indiquen en el mensaje enviado por el avión datos sobre parámetros, dichos datos se registrarán, a menos que se registren en el FDR datos de la misma fuente.	M*
6	Datos sobre control de las operaciones aeronáuticas	Incluye cualquier aplicación que transmita o reciba datos utilizados para fines de control de operaciones aeronáuticas (según la definición de control de operaciones de la OACI).	M*

Clave:

- C: Se registran contenidos completos.
- M: Información que permite la correlación con otros registros conexos almacenados separadamente de la aeronave.
- *: Aplicaciones que se registrarán sólo en la medida en que sea factible según la arquitectura del sistema.

Tabla A2.3-3. Guía de parámetros para sistemas registradores de datos de aeronave

Núm. de serie	Parámetro	Intervalo mínimo de registro	Intervalo máximo de registro en segundos	Precisión mínima de registro	Resolución mínima de registro	Comentarios
1 a)	Rumbo (magnético o verdadero)	±180°	1	±2°	0,5°	* Se prefiere el rumbo, si no está disponible, se registrara el índice de guiñada



Resolución de Junta Directiva No.013
Página No.16

Núm. de serie	Parámetro	Intervalo mínimo de registro	Intervalo máximo de registro en segundos	Precisión mínima de registro	Resolución mínima de registro	Comentarios
	b) Índice de guiñada	±300°/s	0,25	±1°+deriva de 360°/h	2°/s	
2	Cabeceo					
	a) Actitud de cabeceo	±90°	0,25	±2°	0,5°	* Se prefiere la actitud de cabeceo, si no está disponible se registrará el índice de cabeceo
	b) Índice de cabeceo	±300°/s	0,25	±1°+deriva de 360°/h	2°/s	
3	Balanceo					
	a) Actitud de balanceo	±180°	0,25	±2°	0,5°	* Si no está disponible, se registrará el índice de balanceo
	b) Índice de balanceo	±300°/s	0,25	±1°+deriva de 360°/h	2°/s	
4	Sistema de determinación de la posición:					
	a) Tiempo	24 horas	1	±0,5 segundos	0,1 segundos	Hora UTC preferible, si está disponible.
	b) Latitud/longitud	Latitud: ±90° Longitud: ±180°	2 (1 si se dispone)	Según instalación (se recomienda 0,00015°)	0,00005°	
	c) Altitud	-300 m (-1,000 ft) hasta la máxima altitud certificada de la aeronave +1,500 m (+5,000 ft)	2 (1 si se dispone)	Según instalación se recomienda ±15 m (±50 ft))	1,5 m (5 ft)	
	d) Velocidad respecto al suelo	0-1 000 kt	2 (1 si se dispone)	Según instalación (se recomienda ±5 kt)	1 kt	
	e) Derrota	0-360°	2 (1 si se dispone)	Según instalación (se recomienda ±2°)	0,5°	
	f) Error estimado	Intervalo disponible	2 (1 si se dispone)	Según instalación	Según instalación	Se registrará si se tiene a la mano
5	Aceleración normal	- 3 g a + 6 g (*)	0,25 (0,125 si se dispone)	Según instalación (±0,09 g excluido un error de referencia de ±0,45 g recomendado)	0,004 g	
6	Aceleración longitudinal	±1 g (*)	0,25 (0,125 si se dispone)	Según instalación (±0,015 g excluido un error de referencia de ±0,05 g recomendado)	0,004 g	



Resolución de Junta Directiva No.013
Página No.17

Núm. de serie	Parámetro	Intervalo mínimo de registro	Intervalo máximo de registro en segundos	Precisión mínima de registro	Resolución mínima de registro	Comentarios
7	Aceleración lateral	±1 g (*)	0,25 (0,125 si se dispone)	Según instalación (±0,015 g excluido un error de referencia de ±0,05 g recomendado)	0,004 g	
8	Presión estática externa (o altitud de presión)	34,4 mb (3,44 in-Hg) a 310,2 mb (31,02 in-Hg) o intervalo de sensores disponible	1	Según instalación [±1 mb (0,1 in-Hg) o ±30 m (±100 ft) a ±210 m (±700 ft) recomendado]	0,1 mb (0,01 in-Hg) o 1,5 m (5 ft)	
9	Temperatura exterior del aire (o temperatura del aire total)	-50° a +90°C o intervalo de sensores disponible	2	Según instalación (±2°C recomendado)	1°C	
10	Velocidad aerodinámica indicada	Según el sistema de medición instalado para la visualización del piloto o intervalo de sensores disponible	1	Según instalación (±3% recomendado)	1 kt (0,5 kt recomendado)	
11	RPM del motor	Totales, incluida la condición de sobrevelocidad	Por motor, por segundo	Según instalación	0,2% del intervalo total	
12	Presión del aceite del motor	Total	Por motor, por segundo	Según instalación(5% del intervalo total recomendado)	2% del intervalo total	
13	Temperatura de aceite del motor	Total	Por motor, por segundo	Según instalación(5% del intervalo total recomendado)	2% del intervalo total	
14	Flujo o presión del combustible	Total	Por motor, por segundo	Según instalación	2% del intervalo total	
15	Presión de admisión	Total	Por motor, por segundo	Según instalación	0,2% del intervalo total	
16	Parámetros de empuje/ potencia/torque de motor requeridos para determinar el empuje/la potencia* de propulsión	Total	Por motor, por segundo	Según instalación	0,1% del intervalo total	* Se registrarán parámetros suficientes (p. ej, EPR/N_1 o torque/N_p) según corresponda para el motor en particular a fin de determinar la potencia, tanto en empuje normal como negativo. Debería calcularse un intervalo de sobrevelocidad.
17	Velocidad del generador de gas del motor (N_g)	0-150%	Por motor, por segundo	Según instalación	0,2% del intervalo total	
18	Velocidad de turbina de potencia libre (N_f)	0-150%	Por motor, por segundo	Según instalación	0,2% del intervalo total	



Resolución de Junta Directiva No.013
Página No.18

Núm. de serie	Parámetro	Intervalo mínimo de registro	Intervalo máximo de registro en segundos	Precisión mínima de registro	Resolución mínima de registro	Comentarios
19	Temperatura del refrigerante	Total	1	Según instalación (±5°C recomendado)	1°C	
20	Voltaje principal	Total	Por motor, por segundo	Según instalación	1 voltio	
21	Temperatura de la cabeza de cilindro	Total	Por cilindro, por segundo	Según instalación	2% del intervalo total	
22	Posición de los flaps	Total o cada posición discreta	2	Según instalación	0,5°	
23	Posición de la superficie del mando primario de vuelo	Total	0,25	Según instalación	2% del intervalo total	
24	Cantidad de combustible	Total	4	Según instalación	1% del intervalo total	
25	Temperatura de los gases de escape	Total	Por motor, por segundo	Según instalación	2% del intervalo total	
26	Voltaje de emergencia	Total	Por motor, por segundo	Según instalación	1 Voltio	
27	Posición de la superficie de compensación	Total o cada posición discreta	1	Según instalación	0,3% del intervalo total	
28	Posición del tren de aterrizaje	Cada posición discreta*	Por motor, cada dos segundos	Según instalación		
29	Características innovadoras/únicas de la aeronave	Según corresponda	Según corresponda	Según corresponda	Según corresponda	

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

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

Dado en la ciudad de Panamá, a los quince (15) días del mes de septiembre de dos mil veintiunos (2021).

COMUNIQUESE, PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE,

PRESIDENTE DE LA JUNTA DIRECTIVA, ENCARGADO
CRISTÓBAL TUÑÓN

15/9/21
SECRETARIO EJECUTIVO DE LA JUNTA DIRECTIVA
GUSTAVO PÉREZ MORALES



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ
DIRECCIÓN GENERAL
FIEL COPIA DE SU ORIGINAL
FIRMA: Apst. Alvarado ch.
FECHA: 21 SEP 2021



RESOLUCIÓN DE JUNTA DIRECTIVA No.015
(De 15 de septiembre de 2021)

“Por medio de la cual se aprueban las modificaciones al Libro XXVII del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), Que regula Los Servicios de Búsqueda y Salvamento.”

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*;

Que entre las funciones específicas y privativas que le consagra la Ley No. 22 de 29 de enero de 2003, *Que crea la Autoridad Aeronáutica Civil* a la Junta Directiva de la Institución, se enmarcan, entre otras, la de dictar la reglamentación y normativa necesaria para garantizar la seguridad operacional 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*, 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*, establece que adopta y aplica a la reglamentación nacional, cuando procedan las normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) que han sido debidamente ratificadas por Panamá;

Que el Libro XXVII, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), sobre Búsqueda y Salvamento, será modificado, con el propósito de actualizarlo, para la implementación de normativa que mejore la seguridad operacional de la aviación civil de Panamá;

Que la República de Panamá, como Estado contratante de la Organización sobre Aviación Civil Internacional, se compromete a colaborar, con el fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible, en la implementación de las reglamentaciones, normas, procedimientos y organizaciones relativos al transporte aéreo, las aeronaves, el personal aeronáutico, las aerovías, así como los servicios auxiliares; en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la seguridad operacional de la aviación civil de Panamá de conformidad con las recomendaciones contempladas en los anexos al Convenio de aviación civil de 1944 y en este caso el anexo 12 sobre búsqueda y salvamento, que han sido ratificadas por Panamá;

EN CONSECUENCIA,

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO: MODIFICAR, el artículo 2 del Libro XXVII sobre Búsqueda y Salvamento del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) el cual quedará así:





Resolución de Junta Directiva No.015
Página No.2

Artículo 2: La Autoridad Aeronáutica Civil, cumpliendo con las disposiciones del Anexo 12, citado, designa a la dependencia de los Servicios de Búsqueda y Salvamento, como la encargada de efectuar las obligaciones que emanan de la normativa existente sobre la materia de Búsqueda y Salvamento, para lo cual cuenta con programas y procedimientos adecuados a los imprevistos que puedan ocurrir en un momento determinado y debe mantener una coordinación directa con los usuarios o colaboradores del servicio de búsqueda y salvamento (search and rescue SAR por sus siglas en inglés)

ARTÍCULO SEGUNDO: MODIFICAR, el artículo 3 del Libro XXVII sobre Búsqueda y Salvamento del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) el cual quedará así:

Artículo 3: El Título I del Libro I contiene las definiciones, Acrónimos y Abreviaturas aplicables a este Libro, además, están las siguientes:

Amaraje Forzoso. Descenso forzoso de una aeronave en el agua.

Aeronave de Búsqueda y Salvamento. Aeronave dotada de equipo especializado que permite que se lleven a cabo eficazmente las misiones de búsqueda y salvamento.

Brigada de Búsqueda y/o Salvamento. Recurso móvil compuesto por personal competente y dotado de equipo apropiado para ejecutar con rapidez operaciones de búsqueda y salvamento.

Búsqueda. Operación coordinada normalmente por un Centro Coordinador de Salvamento o Subcentro de Salvamento, en la que se utilizan el personal y las instalaciones disponibles para localizar a personas en peligro.

Centro Coordinador de Salvamento (Rescue coordination center RCC, por sus siglas en inglés). Dependencia encargada de promover la adecuada organización del servicio de búsqueda y salvamento y de coordinar la ejecución de las operaciones de ese carácter dentro de la República de Panamá, encargada de proporcionar a los SubCentros Coordinadores de Salvamento correspondientes, la información de alerta de origen satelital, relacionada con eventuales accidentes aéreos, terrestres o marítimos en que exista de por medio el uso de una baliza de emergencia dentro de la jurisdicción asignada por la organización internacional Cospas-Sarsat.

Centro Coordinador de Salvamento Conjunto (JRCC). Centro Coordinador de Salvamento encargado de las operaciones de búsqueda y salvamento, tanto aeronáutico como marítimo.

Detresfa - Palabra clave utilizada para designar una fase de peligro. Situación en la cual existen motivos justificados para creer que una aeronave y sus ocupantes están amenazados por un peligro grave e inminente y necesitan auxilio inmediato.

Incerfa - Situación en la cual existe duda acerca de la seguridad de una aeronave y de sus ocupantes.

Instalación de Búsqueda y Salvamento. Todo recurso móvil, comprendidas las Brigadas de Búsqueda y Salvamento designadas a las que se recurre para efectuar operaciones de búsqueda y salvamento.

Proveedor de servicios de búsqueda y salvamento (SARP). - Organización que ha sido expresamente autorizada/designada por la AAC como el responsable de suministrar los servicios de búsqueda y salvamento en el espacio aéreo establecido para tales propósitos.

Puesto de Alerta. Dependencia destinada a recibir información del público en general con respecto a las aeronaves en emergencia y a remitir información al correspondiente Centro Coordinador de Salvamento.

Región de Búsqueda y Salvamento. Área de dimensiones definidas asociadas a un Centro Coordinador de Salvamento, dentro de la cual se prestan servicios de búsqueda y salvamento.

Salvamento. Operación realizada para recuperar a personas en peligro, prestarles asistencia médica inicial o de otro tipo y transportarlas a un lugar seguro.

Subcentro de Salvamento. Dependencia subordinada a un Centro Coordinador de Salvamento, establecida para complementar la función de éste según determinadas disposiciones de las autoridades competentes.





Resolución de Junta Directiva No.015
Página No.3

ARTÍCULO TERCERO: MODIFICAR el artículo 4 del Libro XXVII sobre Búsqueda y Salvamento del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) el cual quedará así:

Artículo 4. Este Libro es aplicable a los Proveedores de los Servicios de Búsqueda y Salvamento (SARP) así como a todas las aeronaves de Estado, comerciales y privadas que operen dentro del territorio nacional y en aquellas en que la República de Panamá tenga jurisdicción por convenios internacionales o acuerdos regionales. Las regulaciones, disposiciones e instrucciones contenidas en este documento provienen del Anexo 12 del Convenio de Aviación Civil Internacional de 1944, y las Leyes N°21 y N°22 del 29 de enero de 2003, que regulan la búsqueda de aeronaves y salvamento, sus ocupantes, que se hallen en peligro o extraviadas dentro de territorios jurisdiccionales.

ARTÍCULO CUARTO: MODIFICAR, el artículo 5 del Libro XXVII sobre Búsqueda y Salvamento del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) el cual quedará así:

Artículo 5. El Proveedor del Servicio de Búsqueda y Salvamento (SARP) suministra los servicios de Búsqueda y Salvamento a las aeronaves y personas en peligro dentro de la Región de Información de Vuelo (FIR) y en el territorio continental. Estos servicios se prestarán durante las 24 horas los 365 días del año.

(OACI/A.12/C.2/2.1.1)

ARTÍCULO QUINTO: MODIFICAR, el artículo 6 del Libro XXVII sobre Búsqueda y Salvamento del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) el cual quedará así:

Artículo 6. Los Servicios de Búsqueda y Salvamento (SARP) en las regiones de alta mar, dentro de la FIR Panamá, se realizan con base a los acuerdos y/o convenios internacionales regionales de navegación aérea cumpliendo con lo establecido al Anexo 12. El SARP, que se crearán en los lugares que se estime conveniente, al igual que los centros y subcentros de búsqueda y salvamento; con el propósito de contribuir a mejorar la eficacia de los mismos.

(OACI/A.12/C.2/2.1.1.1)

ARTÍCULO SEXTO: MODIFICAR, el artículo 7 del Libro XXVII sobre Búsqueda y Salvamento del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) el cual quedará así:

Artículo 7. La AAC a través del Proveedor del Servicio de Búsqueda y Salvamento (SARP), es la responsable y está encargado de administrar y coordinar los recursos disponibles organizados, las facilidades de comunicación y una fuerza de trabajo capacitada, en los aspectos concernientes a la búsqueda y salvamento.

ARTÍCULO SÉPTIMO: MODIFICAR, el artículo 8 del Libro XXVII sobre Búsqueda y Salvamento del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) el cual quedará así:

Artículo 8. Los componentes básicos de los servicios de búsqueda y salvamento podrán abarcar, un proveedor competente, con recursos disponibles organizados, facilidades de comunicaciones y personal especializado en funciones de coordinación y operacionales.

(OACI/A.12/C.2/2.1.1.2)

ARTÍCULO OCTAVO: MODIFICAR, el artículo 9 del Libro XXVII sobre Búsqueda y Salvamento del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) el cual quedará así:

Artículo 9. Cuando El Proveedor del Servicio de Búsqueda y Salvamento (SARP) ayude a cualquier aeronave en peligro y a los sobrevivientes de accidentes de aviación, lo hará prescindiendo de la nacionalidad de las aeronaves o de los sobrevivientes.

(OACI/A.12/C.2/2.1.2)

ARTÍCULO NOVENO: MODIFICAR el artículo 10 del Libro XXVII sobre Búsqueda y Salvamento del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) el cual quedará así:

Artículo 10. El Proveedor del Servicio de Búsqueda y Salvamento (SARP), tiene la responsabilidad de proveer los servicios de búsqueda y salvamento, usando unidades de búsqueda y salvamento y otras facilidades para asistir a cualquier aeronave o sus ocupantes que están, o parezcan estar, en estado de emergencia.

(OACI/A.12/C.2/2.1.3)





Resolución de Junta Directiva No.015
Página No.4

ARTÍCULO DÉCIMO: MODIFICAR el artículo 11 del Libro XXVII sobre Búsqueda y Salvamento del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) el cual quedará así:

Artículo 11: Cuando los centros de coordinación de búsqueda marítima y aeronáutica independientes presten servicio en la misma área, El Proveedor del Servicio de Búsqueda y Salvamento (SARP) podrá asegurar la coordinación inmediata entre los mismos.
(OACI/A.12/C.2/2.1.4)

ARTÍCULO DÉCIMO PRIMERO: MODIFICAR el artículo 12 del Libro XXVII sobre Búsqueda y Salvamento del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) el cual quedará así:

Artículo 12. Las regiones de búsqueda y salvamento, dentro de las que se prestan estos servicios, de acuerdo al Plan Nacional Aeronáutico de Búsqueda y Salvamento, coinciden con la región de información de vuelo de Panamá. El Proveedor del Servicio de Búsqueda y Salvamento (SARP) evitará la existencia de partes comunes con otros Estados dentro de la FIR Panamá y las regiones vecinas serán contiguas.
(OACI/A.12/C.2/2.1)

ARTÍCULO DÉCIMO SEGUNDO: MODIFICAR el artículo 15 del Libro XXVII sobre Búsqueda y Salvamento del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) el cual quedará así:

Artículo 15: La AAC, ha designado al proveedor de Servicios de Búsqueda y Salvamento (SARP), de acuerdo a su estructura organizacional y a su Plan Nacional Aeronáutico de Búsqueda y Salvamento como el Centro Coordinador de Salvamento. Así como también establecerá sub-centros de salvamento según disposiciones especiales cuando se presente una situación de DETRESFA y siempre que ello contribuya a mejorar la eficiencia de los servicios SAR. En las zonas donde no exista telecomunicaciones, las estaciones y dependencias del Estado se utilizarán para que las personas que observen una aeronave en peligro puedan notificar a los Servicios de Búsqueda y Salvamento.
(OACI/A.12/C.2/2.3)

ARTÍCULO DÉCIMO TERCERO: MODIFICAR el artículo 16 del Libro XXVII sobre Búsqueda y Salvamento del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) el cual quedará así:

Artículo 16: El centro coordinador de salvamento (RCC) y de acuerdo a las circunstancias o como sea apropiado, estará integrado con personal entrenado y actualizado en el uso del lenguaje utilizado por comunicación de radiotelefonía, las veinticuatro (24) horas del día.
(OACI/A.12/C.2/2.3.3)

ARTÍCULO DÉCIMO CUARTO: MODIFICAR el artículo 17 del Libro XXVII sobre Búsqueda y Salvamento del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) el cual quedará así:

Artículo 17: El personal que conforma el centro coordinador de salvamento (RCC) involucrado en dirigir la organización y coordinación de las operaciones de búsqueda y salvamento, debe tener dominio del idioma inglés. (Nivel operativo 4)
(OACI/A.12/C.2/2.3.4)

ARTÍCULO DÉCIMO QUINTO: MODIFICAR el artículo 18 del Libro XXVII sobre Búsqueda y Salvamento del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) el cual quedará así:

Artículo 18: El RCC dispondrá de medios de comunicación inmediata con:

- (1) La dependencia de Servicios de Tránsito Aéreo correspondiente
- (2) Los Sub-centros de salvamento asociados.
- (3) Las estaciones apropiadas, que faciliten marcaciones y posiciones en la región.





Resolución de Junta Directiva No.015
Página No.5

- (4) Una estación de radio costera ~~que pueda~~ alertar a las embarcaciones que se encuentran en la región y comunicarse con ellas; además se contará con todos los medios de comunicación posibles, datos digitales, teléfonos, radios, celulares, facsímiles, entre otros.
- (5) Los establecimientos de las Unidades de búsqueda y salvamento en la región.
- (6) Todos los centros de coordinación de salvamento marítimo en la región y centros de coordinación de salvamento aeronáutico, marítimo o conexión en regiones adyacentes.
- (7) La Oficina meteorológica designada u oficina de vigilancia meteorológica.
- (8) Las Brigadas de búsqueda y salvamento.
- (9) Los Puestos de alerta.
- (10) El Centro de Control de Misiones COSPAS-SARSAT sirviendo a la región de búsqueda y salvamento.

(OACI/A.12/C.2/2.4.1)

ARTÍCULO DÉCIMO SEXTO: MODIFICAR el artículo 19 del Libro XXVII sobre Búsqueda y Salvamento del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) el cual quedará así:

Artículo 19. Cada sub-centro de salvamento que se establezca dispondrá de medios de comunicación rápida y segura con:

- (1) Los Sub-centros de salvamento adyacentes.
- (2) La Oficina Meteorológica u Oficina de Vigilancia Meteorológica.
- (3) Las Brigadas de búsqueda y salvamento.
- (4) Los Puestos de alerta.

(OACI/A12/C.2/2.4.2)

ARTÍCULO DÉCIMO SÉPTIMO: MODIFICAR el artículo 20 del Libro XXVII sobre Búsqueda y Salvamento del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) el cual quedará así:

Artículo 20. El Proveedor del Servicio de Búsqueda y Salvamento (SARP) designará, en su Plan Nacional Aeronáutico de Búsqueda y Salvamento, Brigadas de Salvamento, a elementos de los servicios públicos o privados que se encuentren debidamente, situados y equipados para llevar a cabo operaciones de búsqueda y salvamento, en cada región y también, aquellos elementos que aunque no sean apropiados para funcionar como brigadas de salvamento, puedan, no obstante, participar en las operaciones de búsqueda y salvamento donde se les asignaran y se definirán las funciones que deben realizar, conforme sea establecido en los respectivos centros coordinadores de salvamento.

(OACI/A.12/C.2/2.5.1/2.5.2)

ARTÍCULO DÉCIMO OCTAVO: MODIFICAR el artículo 21 del Libro XXVII sobre Búsqueda y Salvamento del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) el cual quedará así:

Artículo 21. El Proveedor del Servicio de Búsqueda y Salvamento (SARP) hará las gestiones necesarias para que a las Brigadas de Salvamento se les provea de los medios, herramientas y equipos apropiados, para localizar el lugar del accidente y brindar la ayuda necesaria y adecuada.

(OACI/A.12/C.2/2.6.1)

ARTÍCULO DÉCIMO NOVENO: MODIFICAR el artículo 23 del Libro XXVII sobre Búsqueda y Salvamento del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) el cual quedará así:

Artículo 23: Toda aeronave de búsqueda y salvamento estará equipada con un dispositivo, para efectuar la localización por referencia a las frecuencias de socorro.





Resolución de Junta Directiva No.015
Página No.6

(OACI/A.12/C.2/2.6.4)

ARTÍCULO VIGÉSIMO: MODIFICAR el artículo 27 del Libro XXVII sobre Búsqueda y Salvamento del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) el cual quedará así:

Artículo 27: El Proveedor del Servicio de Búsqueda y Salvamento (SARP) debe almacenar, en instalaciones y/o aeródromos apropiados, los equipos de supervivencia, convenientemente empaquetados, para ser lanzados desde aeronaves.

(OACI/A.12/C.2/2.6.8)

ARTÍCULO VIGÉSIMO PRIMERO: MODIFICAR el artículo 28 del Libro XXVII sobre Búsqueda y Salvamento del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) el cual quedará así:

Artículo 28. El Proveedor del Servicio de Búsqueda y Salvamento (SARP) a través de Cartas de Acuerdo, establecidas y aprobados por la AAC, dentro del marco jurídico existente debe coordinar sus operaciones con los proveedores de búsqueda y salvamento con los Estados vecinos; especialmente cuando estas operaciones estén próximas a regiones de Búsqueda y Salvamento adyacentes.

ARTÍCULO VIGÉSIMO SEGUNDO: MODIFICAR el artículo 34 del Libro XXVII sobre Búsqueda y Salvamento del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) el cual quedará así:

Artículo 34: El Proveedor del Servicio de Búsqueda y Salvamento (SARP) autorizará al RCC:

- a. Para que solicite de otros centros coordinadores de salvamento la ayuda que sea necesaria, incluso aeronaves, barcos, personas o equipo.
- b. Para que conceda todo permiso necesario para la entrada de dichas aeronaves, barcos, personas y equipo en su territorio.
- c. Para que convenga las medidas necesarias con las respectivas autoridades aduaneras, de inmigración y de otra clase con objeto de facilitar dicha entrada.

(OACI/A.12/C.3/3.1.6)

ARTÍCULO VIGÉSIMO TERCERO: MODIFICAR el artículo 35 del Libro XXVII sobre Búsqueda y Salvamento del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) el cual quedará así:

Artículo 35: El Proveedor del Servicio de Búsqueda y Salvamento (SARP) deberá autorizar al RCC a prestar ayuda, cuando se les solicite, a otros centros coordinadores de salvamento, incluso ayuda en forma de aeronaves, barcos, personas o equipo.

(OACI/A.12/C.3/3.1.7)

ARTÍCULO VIGÉSIMO CUARTO: MODIFICAR el artículo 36 del Libro XXVII sobre Búsqueda y Salvamento del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) el cual quedará así:

Artículo 36: Los Proveedores del Servicio de Búsqueda y Salvamento (SARP) adyacentes deberán participar y organizar la realización de ejercicios conjuntos de instrucción en los que intervengan sus brigadas de búsqueda y salvamento, con las de otros Estados y los explotadores de servicios aéreos, a fin de fomentar la eficiencia de la búsqueda y salvamento.

(OACI/A.12/C.3/3.1.8)

ARTÍCULO VIGÉSIMO QUINTO: MODIFICAR el artículo 37 del Libro XXVII sobre Búsqueda y Salvamento del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) el cual quedará así:

Artículo 37: El Proveedor del Servicio de Búsqueda y Salvamento (SARP) debe disponer lo necesario para la realización de visitas periódicas del personal de RCC a los centros de los Estados vecinos, para establecer contacto entre ellos.

(OACI/A.12/C.3/3.1.9)





Resolución de Junta Directiva No.015
Página No.7

ARTÍCULO VIGÉSIMO SEXTO: MODIFICAR el artículo 38 del Libro XXVII sobre Búsqueda y Salvamento del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) el cual quedará así:

Artículo 38: El Proveedor del Servicio de Búsqueda y Salvamento (SARP) dispone lo necesario para que todas las aeronaves, barcos y servicios e instalaciones locales, que no formen parte de la organización de búsqueda y salvamento, cooperen ampliamente con éstos y faciliten toda la ayuda posible a los supervivientes de los accidentes de aviación.
(OACI/A.12/C.3/3.2.1)

ARTÍCULO VIGÉSIMO SÉPTIMO: MODIFICAR el artículo 39 del Libro XXVII sobre Búsqueda y Salvamento del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) el cual quedará así:

Artículo 39: El Proveedor del Servicio de Búsqueda y Salvamento (SARP) gestionara, la cooperación más estrecha posible con el Servicio Nacional Aeronaval (SENAN) a fin de proporcionar los servicios de búsqueda y salvamento más eficaces y eficientes posibles.
(OACI/A.12/C.3/3.2.2 / 3.2.3 / 3.2.4)

ARTÍCULO VIGÉSIMO OCTAVO: MODIFICAR el artículo 41 del Libro XXVII sobre Búsqueda y Salvamento del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) el cual quedará así:

Artículo 41: El RCC está designado como el punto de contacto para la recepción de los datos de socorro COSPAS – SARSAT.
(OACI/A.12/C.3/3.2.5)

ARTÍCULO VIGÉSIMO NOVENO: MODIFICAR el artículo 43 del Libro XXVII sobre Búsqueda y Salvamento del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) el cual quedará así:

Artículo 43: Cuando la información contemplada en el artículo 42 de este de este libro, pueda favorecer la prestación de servicios de búsqueda y salvamento, el RCC deberá facilitar, por conducto de los centros coordinadores de salvamento o por otros medios, información relativa a su plan de operaciones de búsqueda y salvamento.
(OACI/A.12/C.3/3.3.2)

ARTÍCULO TRIGÉSIMO: MODIFICAR el artículo 44 del Libro XXVII sobre Búsqueda y Salvamento del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) el cual quedará así:

Artículo 44: El apoyo que presten al Proveedor del Servicio de Búsqueda y Salvamento (SARP) los organismos como la Policía Nacional y otros del gobierno u organizaciones privadas, deberá ser materializado con medios que cuenten con capacidad operativa inmediata, ser dirigido por su propio personal y coordinado en todas sus operaciones por El Proveedor del Servicio de Búsqueda y Salvamento (SARP).

ARTÍCULO TRIGÉSIMO PRIMERO: MODIFICAR el artículo 45 del Libro XXVII sobre Búsqueda y Salvamento del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) el cual quedará así:

Artículo 45: El Proveedor del Servicio de Búsqueda y Salvamento (SARP) facilita, conforme a su disponibilidad, equipamiento especial o de apoyo logístico para labores de búsqueda y salvamento a aquellos medios aéreos que han sido comprometidos previamente, para conformar brigadas aéreas de búsqueda y salvamento.

ARTÍCULO TRIGÉSIMO SEGUNDO: MODIFICAR el artículo 46 del Libro XXVII sobre Búsqueda y Salvamento del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) el cual quedará así:

Artículo 46: Todo movimiento de aeronaves, equipamiento marítimo, terrestre o de personal para la operación de búsqueda y salvamento aéreo, que se efectúen en el espacio aéreo de la respectiva región de búsqueda y salvamento, deberá estar dirigida por el Proveedor de





Resolución de Junta Directiva No.015
Página No.8

Servicio de Búsqueda y Salvamento (SARP), el que a su vez coordinará tal actividad con los Servicios de Tránsito Aéreo de la AAC.

ARTÍCULO TRIGÉSIMO TERCERO: MODIFICAR el artículo 47 del Libro XXVII sobre Búsqueda y Salvamento del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) el cual quedará así:

Artículo 47: Cuando culminen las operaciones de búsqueda y salvamento del accidente, la Oficina de Investigación de Accidentes, en coordinación con El Proveedor del Servicio de Búsqueda y Salvamento (SARP), se encargará de la custodia de los restos que queden de un accidente de aviación, para el inicio de las investigaciones del accidente.

ARTÍCULO TRIGÉSIMO CUARTO: MODIFICAR el artículo 48 del Libro XXVII sobre Búsqueda y Salvamento del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) el cual quedará así:

Artículo 48: La AAC hará las coordinaciones necesarias para el establecimiento de las condiciones de entrada al territorio nacional de las brigadas de salvamento de un Estado vecino y viceversa.

ARTÍCULO TRIGÉSIMO QUINTO: MODIFICAR el artículo 50 del Libro XXVII sobre Búsqueda y Salvamento del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) el cual quedará así:

Artículo 50: El centro coordinador de salvamento (RCC) debe disponer en todo momento, rápida y fácilmente, de información al día sobre los siguientes puntos, con respecto a su región de búsqueda y salvamento:

- a. Brigadas de búsqueda y salvamento, sub-centros de salvamento y puestos de alerta.
 - b. Dependencias de los Servicios de Tránsito Aéreo.
 - c. Medios de comunicación que puedan utilizarse en las operaciones de búsqueda y salvamento.
 - d. Direcciones y números de teléfono de todos los explotadores o de sus representantes designados, que lleven a cabo operaciones en la región. e. Todo servicio público y privado, incluido auxilios médicos y medios de transporte, que puedan ser útiles en la búsqueda y salvamento
- (OACI/A.12/C.4/4.1.1)

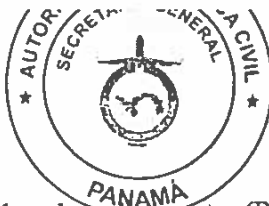
ARTÍCULO TRIGÉSIMO SEXTO: MODIFICAR el artículo 51 del Libro XXVII sobre Búsqueda y Salvamento del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) el cual quedará así:

Artículo 51: El centro coordinador de salvamento (RCC) dispondrá rápida y fácilmente de cualquier otra información de interés para la búsqueda y salvamento, incluso la información relativa a:

- a. La ubicación, señales distintivas, horas de servicio y frecuencias de todas las radios estaciones que puedan ser útiles en la búsqueda y salvamento.
 - b. La ubicación y horas de servicio de las estaciones que mantengan escucha de radio y las frecuencias escuchadas.
 - c. Lugares en los que se almacena el equipo lanzable de emergencia y de supervivencia
 - d. Objetos que podrían ser confundidos con restos de aeronaves no localizados o no denunciados, especialmente cuando se vean desde el aire.
- (OACI/A.12/C.4/4.1.2)

ARTÍCULO TRIGÉSIMO SÉPTIMO: MODIFICAR el artículo 52 del Libro XXVII sobre Búsqueda y Salvamento del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) el cual quedará así:





Resolución de Junta Directiva No.015
Página No.9

Artículo 52: El centro coordinador de salvamento (RCC) cuya región de búsqueda y salvamento incluya áreas marítimas, debe tener rápido acceso a la información relativa a la posición, rumbo y velocidad de los barcos que se encuentren dentro de dichas áreas y que puedan prestar ayuda a las aeronaves en peligro, e información sobre la forma de ponerse en contacto con los mismos.

Nota: Esta información puede mantenerse en las otras dependencias de los organismos concurrentes del Plan Nacional Aeronáutico de Búsqueda y Salvamento, a fin de tener acceso a la misma rápida y fácilmente.

(OACI/A.12/C.4/4.1.3)

ARTÍCULO TRIGÉSIMO OCTAVO: MODIFICAR el artículo 53 del Libro XXVII sobre Búsqueda y Salvamento del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) el cual quedará así:

Artículo 53: El Proveedor de Servicios de Búsqueda y Salvamento (SARP) debe, de forma individual o en cooperación con otros Estados, establecerá sistemas de notificación de barcos en cooperación con las autoridades marítimas o hacer arreglos para disponer de enlaces de comunicaciones con el sistema "Amver" u otros sistemas regionales de notificación de barcos a fin de facilitar las operaciones de búsqueda y salvamento en el mar.

(OACI/A.12/C.4/4.1.4)

Nota: "Amver" es un sistema cooperativo internacional de notificación de barcos con cobertura mundial al que puedan interrogar todos los centros coordinadores de salvamento. Varios Estados contratantes también operan sistemas regionales de notificación de barcos.

(OACI/A.12/C.4/4.1.4 Nota)

ARTÍCULO TRIGÉSIMO NOVENO: MODIFICAR el artículo 54 del Libro XXVII sobre Búsqueda y Salvamento del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) el cual quedará así:

Artículo 54: El RCC debe mantener actualizado un plan de operaciones detallado para la realización de estas operaciones de búsqueda y salvamento.

(OACI/A.12/C.4/4.2.1)

ARTÍCULO CUADRAGÉSIMO: MODIFICAR el artículo 55 del Libro XXVII sobre Búsqueda y Salvamento del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) el cual quedará así:

Artículo 55: Los planes de operaciones de búsqueda y salvamento deben elaborarse conjuntamente con los representantes de los explotadores de servicios aéreos y otros servicios públicos o privados que puedan ayudar a proporcionar servicios de búsqueda y salvamento o beneficiarse de los mismos, teniendo en cuenta que el número de supervivientes podría ser considerable.

(OACI/A.12/C.4/4.2.2)

ARTÍCULO CUADRAGÉSIMO PRIMERO: MODIFICAR el artículo 56 del Libro XXVII sobre Búsqueda y Salvamento del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) el cual quedará así:

Artículo 56: Los planes de operaciones deben especificar, en la medida de lo posible, las medidas adoptadas para el mantenimiento y el abastecimiento de combustible de las aeronaves, embarcaciones y vehículos utilizados en las operaciones de búsqueda y salvamento, con inclusión de los facilitados por otros Estados.

(OACI/A.12/C.4/4.2.3)

ARTÍCULO CUADRAGÉSIMO SEGUNDO: MODIFICAR el artículo 59, del Libro XXVII, sobre Búsqueda y Salvamento del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) el cual quedará así:

Artículo 59: Toda brigada de búsqueda y salvamento debe:

- (1) Tener conocimiento de todas las partes de los planes de operaciones establecidos en el Artículo 57 que sean necesarios para llevar a cabo eficazmente sus obligaciones.
- (2) Mantener informado al centro coordinador de salvamento acerca de su estado de preparación.

(OACI/A.12/C.4/4.3.1)





Resolución de Junta Directiva No.015
Página No.10

ARTÍCULO CUADRAGÉSIMO TERCERO: MODIFICAR el artículo 60 del Libro XXVII sobre Búsqueda y Salvamento del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) el cual quedará así:

Artículo 60: El Proveedor del Servicio de Búsqueda y Salvamento (SARP) coordina, a fin de que los organismos concurrentes, deben:

- (1) Tener preparado el número requerido de instalaciones de búsqueda y salvamento.
- (2) Disponer de provisiones adecuadas de raciones, medicamentos, dispositivos para señales y demás equipo de supervivencia y salvamento.

(OACI/A.12/C.4/4.3.2)

ARTÍCULO CUADRAGÉSIMO CUARTO: MODIFICAR el artículo 61 del Libro XXVII sobre Búsqueda y Salvamento del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) el cual quedará así:

Artículo 61: El Proveedor del Servicio de Búsqueda y Salvamento (SARP) para lograr y mantener la máxima eficiencia de la búsqueda y salvamento, debe elaborar un programa de instrucción para su personal que describa los tipos de instrucción, inicial (básica y avanzada), periódica (recurrente y actualización) y especializada, además, cumpliendo con los requisitos del Manual Internacional de Búsqueda y Rescate Aeronáutico y Marítimo (International air and maritime search and rescue manual IAMSAR, por sus siglas en inglés), el cual será presentado para aprobación por la AAC. Deberá elaborar un plan de instrucción conteniendo lo necesario para la realización de ejercicios adecuados de búsqueda y salvamento para el personal SAR, así mismo mantendrá un registro de instrucción actualizado del personal que demuestre los diferentes tipos de instrucción requeridos.

ARTÍCULO CUADRAGÉSIMO QUINTO: MODIFICAR el artículo 62 del Libro XXVII sobre Búsqueda y Salvamento del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) el cual quedará así:

Artículo 62: La Oficina de investigación de accidentes se encarga, como está establecido en el Libro XXVI, de que los restos que queden de un accidente de aviación que haya tenido lugar dentro de la República de Panamá o, en el caso de accidentes ocurridos en alta mar o en zonas de soberanía indeterminada, dentro de las regiones de búsqueda y salvamento de su jurisdicción, sean retirados y destruidos por la empresa explotadora y/o dueño de la aeronave, así como la limpieza del área afectada, al terminarse la investigación del accidente, si su presencia pudiera constituir un peligro o crear confusión a las operaciones de búsqueda y salvamento ulteriores.

(OACI/A.12/C.4/4.5)

ARTÍCULO CUADRAGÉSIMO SEXTO: MODIFICAR el artículo 63 del Libro XXVII sobre Búsqueda y Salvamento del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) el cual quedará así:

Artículo 63: Toda Autoridad, proveedor de servicios o cualquier elemento de organización de Búsqueda y Salvamento que tenga razones para creer que una aeronave se halla en una emergencia, proporcionará inmediatamente la información de que disponga, al RCC.

(OACI/A.12/C.5/5.1.1)

ARTÍCULO CUADRAGÉSIMO SÉPTIMO: MODIFICAR el subtítulo de la Sección Tercera del Libro XXVII sobre Búsqueda y Salvamento del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) el cual quedará así:

Sección Tercera

Procedimientos para el proveedor de servicios de búsqueda y salvamento y Los centros coordinadores de salvamento durante las fases de emergencia

ARTÍCULO CUADRAGÉSIMO OCTAVO: MODIFICAR el artículo 69 del Libro XXVII sobre Búsqueda y Salvamento del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) el cual quedará así:





Resolución de Junta Directiva No.015
Página No.11

Artículo 69: Fase de Peligro. Al producirse una fase de peligro, el centro coordinador de salvamento:

- (1) Dispondrá inmediatamente de las brigadas de búsqueda y salvamento, de acuerdo con el plan de operaciones correspondiente.
- (2) Averiguará la posición de la aeronave, calculará el grado de incertidumbre de esa posición y, de acuerdo con esta información y las circunstancias, determinará la extensión del área de búsqueda.
- (3) Notificará al explotador, siempre que sea posible y lo tendrá al corriente de los sucesos.
- (4) Notificará a otros centros coordinadores de salvamento cuya ayuda probablemente se requerirá o que puedan estar interesados en la operación.
- (5) Notificará a la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo, cuando la información sobre la emergencia no haya sido comunicada por aquella.
- (6) Pedirá prontamente a las aeronaves, barcos, estaciones costeras y otros servicios no incluidos específicamente en el plan de operaciones correspondiente y que puedan prestar asistencia, que:
 - a. Mantenerse a la escucha de las transmisiones de la aeronave en peligro, del equipo de radio de supervivencia o de un ELT.

Nota: las frecuencias mencionadas en las especificaciones del Libro XXXIII, Parte II, para los ELT son 121,5 MHz y 406 MHz.

- b. Ayuden en todo lo posible a la aeronave en peligro.
 - c. Informen de cualquier acontecimiento al centro coordinador de salvamento.
- (7) Con la información de que disponga, elaborará un plan de acción detallado para llevar a cabo la operación de búsqueda y salvamento necesaria y comunicará dicho plan a las autoridades que se encuentran directamente a cargo de la realización de dicha operación.
- (8) Modificará según sea necesario, de acuerdo con la condición de las circunstancias, el plan de acción detallado.
- (9) Notificará, al Estado de matrícula de la aeronave.

Deben seguir el orden en que se describen esas medidas, a menos que las circunstancias requieran obrar de otro modo.
(OACI/A.12/C.5/5.2.3)

ARTÍCULO CUADRAGÉSIMO NOVENO: MODIFICAR el artículo 70 del Libro XXVII sobre Búsqueda y Salvamento del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) el cual quedará así:

Artículo 70: La notificación que hagan los Servicios de Tránsito Aéreo al RCC contendrá la información siguiente, conforme se disponga de ella en el orden indicado:

- (1) INCERFA, ALERFA o DETRESFA, según corresponda a la fase de emergencia
- (2) Servicio y persona que llama.
- (3) Clase de emergencia.
- (4) Información apropiada contenida en el plan de vuelo.
- (5) Dependencia que estableció la última comunicación, hora y frecuencia utilizada.
- (6) Último mensaje de posición y cómo se determinó éste.
- (7) Colores y marcas distintivas de la aeronave.
- (8) Toda medida tomada por la dependencia que hace la notificación.
- (9) Demás observaciones pertinentes.





Resolución de Junta Directiva No.015
Página No.12

ARTÍCULO QUINCUAGÉSIMO: MODIFICAR el artículo 71 del Libro XXVII sobre Búsqueda y Salvamento del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) el cual quedará así:

Artículo 71: La parte de la información especificada en el numeral (5) del artículo 70, que no se disponga en el momento de hacer la notificación al centro coordinador de salvamento, deberá recabarse por una dependencia de los servicios de Tránsito Aéreo antes de declararse la fase de peligro si hay motivos suficientes para creer que se producirá dicha fase.

ARTÍCULO QUINCUAGÉSIMO PRIMERO: MODIFICAR el artículo 77 del Libro XXVII sobre Búsqueda y Salvamento del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) el cual quedará así:

Artículo 77: El RCC es el responsable de notificar y coordinar con el Jefe del SAR, la suspensión y/o culminación de las operaciones de búsqueda y salvamento.
(OACI/A.12/C.5/5.5.2)

Nota – El SARP solicita información a otras autoridades estatales competentes durante el proceso de tomar una decisión respecto a concluir las operaciones SAR.
(OACI/A.12/C.5/5.5.2 Nota)

ARTÍCULO QUINCUAGÉSIMO SEGUNDO: MODIFICAR el artículo 91 del Libro XXVII sobre Búsqueda y Salvamento del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) el cual quedará así:

Artículo 91: La terminación o suspensión de las operaciones de búsqueda será dispuesto por el Jefe de los servicios de búsqueda y salvamento, La Unidad de Búsqueda y Salvamento con la aprobación del Director General de la AAC, quien deberá comunicar esta decisión al RCC, quien deberá comunicar esta decisión a los organismos concurrentes del Plan Nacional Aeronáutico SAR que haya sido alertado o hecho intervenir con motivo de esta operación.

ARTÍCULO QUINCUAGÉSIMO TERCERO: MODIFICAR el artículo 92 del Libro XXVII sobre Búsqueda y Salvamento del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) el cual quedará así:

Artículo 92: La determinación de suspender la búsqueda se adoptará en los siguientes casos:

- (1) Cuando los ocupantes de una aeronave accidentada, en peligro o con problemas, han sido salvados o trasladados a lugares seguros o de primeros auxilios apropiados y la aeronave en lo posible no puede causar o recibir otros daños.
- (2) Al considerar que continuar la búsqueda o salvamento es inútil, conforme a los antecedentes que elaboren El proveedor de Servicio de Búsqueda y Salvamento (SARP), o cuando las circunstancias que rodean a la búsqueda puedan producir nuevas catástrofes por malas condiciones meteorológicas, riesgo de operación u otras calificadas.

ARTÍCULO QUINCUAGÉSIMO CUARTO: MODIFICAR el artículo 94 del Libro XXVII sobre Búsqueda y Salvamento del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) el cual quedará así:

Artículo 94: El Jefe de los Servicios de Búsqueda y Salvamento (SAR), podrá disponer la prolongación o reinicio de la búsqueda, si los antecedentes que reposan en su poder permiten abrigar esperanzas fundadas de encontrar a los ocupantes de la aeronave, con vida.

ARTÍCULO QUINCUAGÉSIMO QUINTO: MODIFICAR el artículo 95 del Libro XXVII sobre Búsqueda y Salvamento del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) el cual quedará así:

Artículo 95: Las operaciones de búsqueda o salvamento no relacionadas con aeronaves en la cual participe el Proveedor de Búsqueda y Salvamento (SARP) se asemejarán a aquellas indicadas para los accidentes aéreos.





Resolución de Junta Directiva No.015
Página No.13

ARTÍCULO QUINCUGÉSIMO SEXTO: MODIFICAR el Apéndice A del Libro XXVII sobre Búsqueda y Salvamento del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) el cual quedará así:

APÉNDICE "A" - LÍMITES DE LA REGIÓN

Área de responsabilidad del Proveedor del Servicio de Búsqueda y Salvamento (SARP) dentro de la cual se brinda el servicio de búsqueda y salvamento. La Región del RCC Panamá está limitada:

NORTE por el FIR/CTA KINGSTON comenzando en el punto 15° 00' N – 82° 15' W al punto 15°00'N – 77° 25' W.

ESTE por el FIR BARRANQUILLA de los puntos 08° 35' N – 77° 25' W, 07° 15' N – 77° 55' W, 06° 44' N – 78° 47' W, 06° 16' N -78° 47' W, 06° 16' N – 79° 03' W, 04° 30' N – 80° 00' W.

SUR por FIR BOGOTÁ hasta el punto 04° 32' N - 82° 55' W.

OESTE el FIR AMÉRICA CENTRAL de los puntos 07° 30' N - 82° 55' W, 12° 54' N - 82° 49' W al punto inicial 15° 00' N - 82° 15' W.

ARTÍCULO QUINCUGÉSIMO SÉPTIMO: MODIFICAR el Apéndice B del Libro XXVII sobre Búsqueda y Salvamento del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) el cual quedará así:

APENDICE "B" - FRECUENCIAS DE SOCORRO AERONÁUTICO Y DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO

Las Normas y Métodos relativos a las radiofrecuencias para las comunicaciones de socorro, tienen en cuenta procedimientos que han sido adoptados por la OACI (Anexo 10), en base a lo establecido por la U.I.T (Unión Internacional de Telecomunicaciones).

A. FRECUENCIA DE SOCORRO Una aeronave en peligro, que aún se halle en vuelo, debe emplear la frecuencia que normalmente usa en ese momento para las comunicaciones con las estaciones aeronáuticas. Sin embargo, después que una aeronave haya aterrizado de emergencia o caído en algún lugar o haya efectuado un amaraje forzoso, deberá usar la frecuencia de 121.5 MHz, utilizando emisiones moduladas en amplitud (A3E).

B. FRECUENCIA PARA EL EQUIPO DE RADIO DE SUPERVIVENCIA.

El equipo de radio de supervivencia que se lleva a bordo de las aeronaves, operará en 121.5 MHz, utilizando emisiones moduladas en amplitud (A3E).

C. FRECUENCIA DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO.

1. Cuando sea necesario utilizar altas frecuencias para búsqueda y salvamento, para fines de coordinación en el lugar del accidente, se usarán las frecuencias de 3023.5 y 5680 KHz y 123.1 MHz modulados en amplitud.
2. Cuando sea necesario utilizar altas frecuencias para la comunicación entre aeronaves de búsqueda y salvamento y barcos mercantes que intervengan en una operación de búsqueda y salvamento, se usará de preferencia 2182 KHz modulados en amplitud.
3. Cuando se necesiten frecuencias específicas para comunicaciones entre centros coordinadores de búsqueda y aeronaves dedicadas a operaciones de búsqueda y salvamento, se usarán las frecuencias: 3023.5 KHz; 5680 KHz; 8364 KHz; 13286 KHz y 123.1 MHz modulados en amplitud.
4. Cuando las aeronaves comerciales tomen parte en las operaciones de búsqueda y salvamento, se comunicarán normalmente en los canales de rutas apropiadas con el centro de información de vuelo vinculado al Centro de Coordinación de Búsqueda que corresponde a la región.





Resolución de Junta Directiva No.015
Página No.14

D. FRECUENCIAS PARA LOS TRANSMISORES LOCALIZADORES DE EMERGENCIA PARA LOCALIZACIÓN DE AERONAVES (ELT) A FIN DE FACILITAR LA BÚSQUEDA Y SALVAMENTO.

Los Transmisores Localizadores de Emergencia (ELT) para localización de aeronaves a fin de facilitar la búsqueda y salvamento, llevadas a bordo, de acuerdo con lo previsto en la reglamentación aeronáutica, operarán en 121.5 MHz en los vuelos dentro de la región de búsqueda y salvamento que cubre Panamá.

Las aeronaves que porten también equipos que operen en frecuencias 243 MHz y 406 MHz, los especificarán en Plan de Vuelo Estos últimos (406 MHz), ya integrado a sistema a nivel mundial y deberán ser equipos aprobados por el sistema internacional COSPAS/SARSAT y ser registrado su código por la Autoridad Aeronáutica Civil.

Las frecuencias 121.5MHz y 243 MHz serán moduladas en amplitud y la frecuencia 406 MHz será modulada en fase conforme lo especifique la reglamentación pertinente.

E. OTRAS FUNCIONES

1.- La frecuencia de 2182 KHz, modulada en la amplitud es la frecuencia internacional de socorro en radiotelefonía que utilizarán para tal fin las estaciones de barco, de aeronaves o de embarcaciones y dispositivos de salvamento, cuando piden auxilio a los servicios marítimos.

2.- La frecuencia de 500 KHz, modulada en amplitud es la frecuencia internacional de socorro de radiotelegrafía que utilizarán para tal fin las estaciones de barco, de aeronaves y de embarcaciones o dispositivos de salvamento, cuando piden auxilio a los servicios marítimos.

F. ESCUCHA OBLIGATORIA EN FRECUENCIA DE EMERGENCIA

1.- Todas las aeronaves en vuelo y servicio de apoyo, que cuenten con equipos VHF/UHF operando durante sus actividades, deben sintonizar la frecuencia de 121.5 y/o 243 MHz durante tres (3) minutos antes y tres (3) minutos después de la media hora, como regla general. Si no lo puede hacer en el período señalado, sintonizarán las frecuencias indicadas en otro momento, pero siempre una vez cada hora.

2.- Si durante su escucha percibe alguna emisión radial en los 121.5 MHz, procederá a notificar de inmediato a la dependencia de tránsito aéreo con que esté en contacto o con la más próxima. Si sus condiciones de vuelo y equipamiento lo permiten, tratará de ubicar la posición de la señal de emergencia, utilizando los procedimientos de búsqueda aérea de transmisores ELT.

ARTÍCULO QUINCUGÉSIMO OCTAVO: MODIFICAR el Apéndice C del Libro XXVII sobre Búsqueda y Salvamento del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) el cual quedará así:

APENDICE “C” SEÑALES DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO

Las señales de búsqueda y salvamento, se utilizarán con el significado que a continuación se indica. Se utilizarán solamente para los fines indicados, y no se usará ninguna otra señal que pueda confundirse con ellas. Al observar cualquiera de las señales indicadas, las aeronaves obrarán de conformidad con la interpretación que de la señal se da en este Apéndice.

A.- CODIGOS DE SEÑALES VISUALES EN TIERRA Y AIRE

1. Código de señales visuales de tierra a aire utilizables por los supervivientes

Nº	MENSAJE	SÍMBOLO CÓDIGO
----	---------	-------------------





1	NECESITAMOS AYUDA	V
2	NECESITAMOS AYUDA MEDICA	X
3	NO o NEGATIVO	N
4	SI o AFIRMATIVO	Y
5	ESTAMOS AVANZANDO EN ESTA DIRECCION	→

2.- Código de Señales Visuales de Tierra a Aire utilizable. por las Brigadas de Salvamento

Nº	MENSAJE	SÍMBOLO CÓDIGO
1	OPERACIÓN TERMINADA	LLL
2	HEMOS HALLADO A TODOS LOS OCUPANTES	LL
3	HEMOS HALLADO SÓLO A ALGUNOS OCUPANTES	++
4	NO PODREMOS CONTINUAR. REGRESAMOS A LA BASE	XX
5	NOS HEMOS DIVIDIDO EN DOS GRUPOS CADA UNO SE DIRIGE EN EL SENTIDO INDICADO	↙ ↗
6	SE HA RECIBIDO INFORMACIÓN QUE LA AERONAVE ESTÁ EN ESTA DIRECCIÓN	→ →
7	NO HEMOS HALLADO NADA. CONTINUAREMOS LA BÚSQUEDA	NN

3.- Los símbolos tendrán 2.5 metros (8 pies) de longitud por lo menos y se procurará que sean lo más llamativos posibles, pudiendo hacerse con cualquier material como tira de tela, pedazos de madera, piedras u otro elemento similar, marcando los símbolos sobre el terreno lo más notorio posible.

B.- SEÑALES DIRIGIDAS A EMBARCACIONES

- 1.- Las siguientes maniobras ejecutadas en sucesión por una aeronave, significa que ésta desea dirigir una embarcación con la cual no se tiene comunicación radial, hacia una aeronave o embarcación en peligro.
- a) Describir un círculo alrededor de la embarcación por lo menos una vez.

b) Volar a baja altura cruzando el rumbo de la embarcación delante de la proa y alabeando las alas; o abriendo y cerrando el acelerador; o cambiando el paso de la hélice *(Debido al alto nivel de ruido a bordo de las embarcaciones, las señales en base a cambios de ruido del motor del avión señaladas anteriormente, son menos eficaces que las señales visuales moviendo las alas, por lo cual las dos últimas se consideran como medios alternativos de llamar la atención.)*

c) Seguir la dirección que quiera indicarse a la embarcación. La repetición de estas maniobras tendrá el mismo significado.
- 2.- Las siguientes maniobras ejecutadas por una aeronave, significan que ya no se necesita la ayuda de la embarcación a la cual se dirige la señal:
- a) Volar a baja altura, cruzando la estela de la embarcación cerca de la popa, alabeando las alas (como forma alternativa a esto, pero menos eficaz, se puede hacer por señales en base a ruidos similares a los indicados en B1b).





3.- Las embarcaciones pueden responder de la siguiente forma a las señales que se indican en punto 1).

a) Para acusar recibo de las señales:
Izar el "Gallardete de Código" (rayas rojas y blancas verticales). Transmitir con una lámpara de señales una serie sucesiva de letra "N", en Código Morse (- .). Cambiar de rumbo para seguir a la aeronave.

C.- SEÑALES DE AIRE A TIERRA

1.- Las señales siguientes hechas por una aeronave en vuelo, significan:

- a. Que se han comprendido las señales desde tierra:
 - Durante las horas de luz diurna:
Alabeo de alas de la aeronave.
 - Durante las horas de oscuridad:

Emitiendo destellos dos veces con los faros de aterrizaje de la aeronave, o si no se dispone de ellos, encendiendo y apagando dos veces las luces de Navegación.

- b. La ausencia de las señales antes descritas indicará a la tripulación o sobrevivientes que no se ha comprendido la señal de tierra.

Alabeo de alas de la aeronave.

- Durante las horas de oscuridad:

Emitiendo destellos dos veces con los faros de aterrizaje de la aeronave, o si no se dispone de ellos, encendiendo y apagando dos veces las luces de Navegación.

- c. La ausencia de las señales antes descritas indicará a la tripulación o sobrevivientes que no se ha comprendido la señal de tierra.

Señales aire-superficie



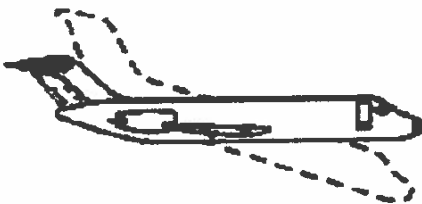
Mensaje recibido y comprendido
(alabeando)



Mensaje recibido y no comprendido
(describiendo un círculo)



negativo
(guiñando a izquierda y derecha)



Afirmativo
(cabeceando el morro)



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

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

Dado en la ciudad de Panamá, a los quince (15) días del mes de septiembre de dos mil veintiuno (2021).

COMUNÍQUESE, PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE,


**PRESIDENTE DE LA JUNTA DIRECTIVA, ENCARGADO
CRISTÓBAL TUÑÓN**



 15/9/21
**SECRETARIO DE LA JUNTA DIRECTIVA
GUSTAVO PÉREZ MORALES**



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ
DIRECCIÓN GENERAL
FIEL COPIA DE SU ORIGINAL
FIRMA: 
FECHA: 21 SEP 2021



RESOLUCIÓN DE JUNTA DIRECTIVA No.016
(De 15 de septiembre de 2021)

“Por medio de la cual se aprueba el Plan Nacional de Contingencia de Seguridad de la Aviación Civil de La República de Panamá.

LA JUNTA DIRECTIVA DE LA AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL
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, 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, entre las atribuciones de la Autoridad Aeronáutica Civil se señalan: el velar por la seguridad de la aviación civil y de los aeropuertos; establecer las condiciones de funcionamiento de los aeropuertos y aeródromos públicos y privados y los servicios de escala que en ellos se presten; desarrollar y ejecutar el Plan Nacional de Aviación Civil, el cual contiene la política de desarrollo e inversión en materia de seguridad operacional y aeroportuaria, entre otras;

Que, el artículo 3, numeral 30 de la Ley No.22 de 29 de enero de 2003, establece que será función específica y privativa de la Autoridad Aeronáutica Civil, la de dictar la reglamentación y normativa necesaria para garantizar la seguridad y eficiencia del sistema de transporte aéreo en Panamá, que permita poner en práctica, las atribuciones enumeradas anteriormente y, en general, las funciones que esta u otras leyes le asignen”;

Que, el artículo 7 numerales 1 y 6 de la norma supra citada, estipulan que el Director General de la Autoridad Aeronáutica Civil ejercerá, en representación de la misma, las funciones que a ella se le asignen, resguardando en todo momento los intereses del Estado, y elaborará los reglamentos y normas requeridos para su mejor funcionamiento, los que someterá a la aprobación, de la Junta Directiva de la Institución;

Que, en ese sentido, el Director General de la Autoridad Aeronáutica Civil presenta para aprobación de la Junta Directiva de la Autoridad Aeronáutica Civil: El Plan Nacional de Contingencia de Seguridad de la Aviación Civil, de la República de Panamá;

Que, siendo Panamá, Estado contratante de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) se requiere que, mediante el propuesto Plan Nacional de Contingencia de la Seguridad de la Aviación de la República de Panamá, se cumpla con lo recomendado por dicha Organización, en lo que se refiere a implementar la normativa necesaria, a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organizaciones, relativos a la seguridad de la Aviación en las operaciones aéreas, las aeronaves civiles, el personal aeronáutico así como las rutas aéreas (aerovías) y los servicios auxiliares, relacionados con la aviación civil en Panamá, en todas las cuestiones en las cuales la uniformidad de la normativa, facilite y mejore, los procesos de la seguridad de la aviación civil;

Que el objetivo del Plan Nacional de Contingencia de la Seguridad de la Aviación Civil de Panamá, es adoptar las medidas preventivas, adecuadas para mantener la seguridad de los pasajeros, las tripulaciones y el personal en tierra; la de los usuarios dentro de las instalaciones aeroportuarias; así como la seguridad de los pasajeros y tripulación que se



Resolución de Junta Directiva No.016
Página No. 2

encuentren en una aeronave, que ha sido objeto de un acto de interferencia ilícita, hasta que la amenaza haya sido controlada;

Que, el artículo 21 numerales 3 y 7 de la Ley No.22 de 29 de enero de 2003, determinan, como función específica de la Junta Directiva de la Autoridad Aeronáutica Civil, aprobar los reglamentos y normas de la Autoridad Aeronáutica Civil, además de los planes y programas a ese respecto, presentados para su aprobación, por el Director General de la Autoridad Aeronáutica Civil;

EN CONSECUENCIA,

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO: APROBAR El Plan Nacional de Contingencia de Seguridad de la Aviación Civil de la República de Panamá.

ARTÍCULO SEGUNDO: CLASIFICAR, el contenido del Plan de Contingencia Nacional de la Seguridad de la Aviación Civil de la República de Panamá, que se aprueba mediante la presente Resolución de Junta Directiva de la Autoridad Aeronáutica Civil de Panamá, como Material de Acceso Restringido, conforme a lo estipulado en el artículo 1 numeral 7 y el artículo 14 numeral 1, de la Ley 6 de 22 de enero de 2002.

ARTÍCULO TERCERO: Se ordena la publicación de la presente Resolución, en lo que se refiere al artículo primero precedente, con la excepción de lo contemplado en el artículo segundo respecto al Plan Nacional de Contingencia de Seguridad de la Aviación Civil en Panamá.

ARTÍCULO CUARTO: La presente Resolución entrará en vigor a partir de su publicación en la Gaceta Oficial.

FUNDAMENTO DE DERECHO: Artículo 2; Artículo 3 numerales 18 y 30 y el Artículo 21 numeral 3, de la Ley 22 de 29 de enero de 2003; y el artículo 1 numeral 7, artículo 14 numeral 1, de la Ley 6 de 22 de enero de 2002.

Dado en la Ciudad de Panamá a los quince (15) días del mes de septiembre del dos mil veintiuno (2021).

**PRESIDENTE DE LA JUNTA DIRECTIVA ENCARGADO
CRISTÓBAL TUÑÓN**

**SECRETARIO DE LA JUNTA DIRECTIVA
GUSTAVO PÉREZ MORALES**



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ
DIRECCIÓN GENERAL
FIEL COPIA DE SU ORIGINAL
FIRMA: Agustín V. Alvarado Ch.
FECHA: 21 SEP 2021



RESOLUCIÓN DE JUNTA DIRECTIVA No.017
(De 15 de septiembre de 2021)

“Por medio de la cual se autoriza al Director General de la Autoridad Aeronáutica Civil a Prohibir mediante Resolución motivada, por razones de seguridad pública, las operaciones de los Sistemas de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPAS), en los centros penitenciarios de la República de Panamá.”

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

CONSIDERANDO:

Que el artículo 1 de la Ley 22 de 29 de enero de 2003, establece que se crea la Autoridad Aeronáutica Civil, como 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 le corresponde, a la Autoridad Aeronáutica Civil, dirigir y reglamentar los servicios de transporte aéreo, regular y prestar servicios a la navegación aérea, a la seguridad operacional y aeroportuaria, y la certificación y administración de aeródromos, incluyendo su regulación, planificación, operación, vigilancia y control. Sus funciones específicas serán las que señala esta Ley, la Ley de Aviación Civil y aquellas otras leyes relativas al sector, con sujeción a los tratados internacionales suscritos por Panamá; según lo establece el artículo 2 de la Ley 22 de 29 de enero de 2003;

Que mediante la Ley 52 de 30 de noviembre de 1959, la República de Panamá se constituyó en signataria del Convenio de Chicago de 1944 (Convenio sobre Aviación Civil Internacional), el cual dicta en su artículo 8 que, ninguna aeronave capaz de volar sin piloto, lo hará sobre el territorio de un Estado contratante sin autorización especial de dicho Estado y, de conformidad con los términos de dicha autorización. Todos los Estados contratantes se comprometen a velar porque, el vuelo de aeronaves sin piloto en las regiones abiertas al vuelo de aeronaves civiles, se regule de tal modo que, evite todo peligro a las aeronaves civiles;

Que el artículo 10 de la Ley 21 de 29 de enero de 2003, dispone que, en consideración de lo previsto en los acuerdos internacionales, la Autoridad Aeronáutica Civil podrá, por razones de interés o seguridad pública, restringir, prohibir o condicionar los vuelos sobre ciertas zonas, los vuelos de determinadas aeronaves o el transporte de determinada cosa;

Que el numeral 1 del artículo 3 de la Ley 22 de 29 de enero de 2003, dispone que son funciones específicas y privativas de la Autoridad Aeronáutica Civil, organizar y fiscalizar el uso del espacio aéreo panameño, bajo condiciones de equidad, competencia y protección al ambiente;

Que el numeral 3 del artículo 3 de la Ley 22 de 29 de enero de 2003, establece que son funciones específicas y privativas de la Autoridad Aeronáutica Civil, proporcionar servicios de tránsito aéreo y operar sistemas de ayuda y protección a la navegación aérea;

Que el Libro I del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) **-GENERALIDADES-** define Sistema de Aeronave Pilotada a Distancia (RPAS), como una Aeronave pilotada a distancia, su estación o sus estaciones conexas de pilotaje a distancia, los enlaces requeridos de mando y control, y cualquier otro componente según lo especificado en el diseño de tipo;

Que el Libro I del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) **-GENERALIDADES-** define Publicación de Información Aeronáutica (AIP), como una Publicación expedida por cualquier Estado, o con su autorización, que contiene información aeronáutica de carácter duradero, indispensable para la navegación aérea;

Que el artículo 118 del Libro XXVIII del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) **-Servicios de Tránsito Aéreo-** dispone que “La AAC coordina la implantación y publicación de espacio aéreo restringido (zonas prohibidas, restringidas y peligrosas), considerando aspectos de seguridad operacional y el concepto de uso flexible del espacio aéreo.”;



Que el artículo 119 del Libro XXVIII del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) - Servicios de Tránsito Aéreo, establece que “A todas las zonas prohibidas, restringidas y peligrosas establecidas por la AAC se les debe asignar una identificación, en el momento del establecimiento inicial, y se promulgarán detalles completos de cada zona;

Que mediante Resolución No. 004-2021-NRA-DG-AAC de 13 de abril de 2021, se aprueba la Norma Aeronáutica AAC/DG/DSA/001-2021, que establece los Requisitos para la Operación de los Sistemas de Aeronaves Pilotadas a Distancia (Rpas), publicada en la Gaceta Oficial No.29276 de lunes 3 de mayo de 2021;

Que la Licenciada Cinthia Novoa Gonzalez, Directora General, Encargada, de la Dirección General del Sistema Penitenciario, ha solicitado formalmente al Señor Director General de la Autoridad Aeronáutica Civil, mediante Nota AL-MG-DSP-04743-2021 de fecha 9 de julio de 2021, el apoyo “con la confección de una Resolución que establezca los mismos parámetros que utilizaron en el Complejo Penitenciario La Joya, para el tema del sobre vuelo de drones, pero esta vez necesitamos que se haga para todos los centros penitenciarios a nivel Nacional.”;

Que la Autoridad Aeronáutica Civil, en cumplimiento de los convenios internacionales y normas nacionales de aviación civil, debe coordinar con las autoridades de seguridad del Estado, para que procedan según sus atribuciones y competencias, en el caso que se realice una actividad ilícita con un Sistema de Aeronave Pilotada a Distancia (RPAS) o cualquier operación que ponga en riesgo, la seguridad operacional o la seguridad de la población y bienes, en la superficie;

Que, por razones de Seguridad Nacional, la Autoridad Aeronáutica Civil debe establecer restricciones, del uso de los Sistemas de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPAS), sobre la zona que comprende los Centros Penitenciarios en el territorio nacional;

EN CONSECUENCIA,

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO: AUTORIZAR al Director General de la Autoridad Aeronáutica Civil a Prohibir mediante Resolución motivada, por razones de seguridad pública, las operaciones de los Sistemas de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPAS), en las siguientes instalaciones penitenciarias:

1. Cárcel Pública de Santiago, ubicada en el Distrito de Santiago, Provincia de Veraguas.
2. Cárcel Pública de Chitré, ubicada en el Distrito de Chitré, Provincia de Herrera.
3. Cárcel Pública de Aguadulce, ubicada en la Vía Interamericana, Distrito de Aguadulce, Provincia de Coclé.
4. Cárcel Pública de Las Tablas, ubicada en el Distrito de Las Tablas, Provincia de Los Santos.
5. Cárcel Pública de Penonomé, ubicada en el Distrito de Penonomé, Provincia de Coclé.
6. Centro Penitenciario de Llano Marín, ubicado en el Corregimiento del Coco, Distrito de Penonomé, Provincia de Coclé.
7. Cárcel Pública de Deborah, ubicada en el Corregimiento de Guabito, Distrito de Changuinola, Provincia de Bocas del Toro.
8. Centro Femenino de Rehabilitación Los Algarrobos, ubicada en el Corregimiento de Los Algarrobos, Distrito de Dolega, Provincia de Chiriquí.
9. Centro Penitenciario de Chiriquí, ubicado en el Distrito de David, Provincia de Chiriquí.
10. Centro Penitenciario Nueva Esperanza, ubicado en el Distrito de Colón, Provincia de Colón.
11. Centro Femenino de Rehabilitación Doña Cecilia Orillac De Chiari, ubicado en la Avenida Domingo Díaz, Distrito de Panamá, Provincia de Panamá.
12. Centro de Rehabilitación El Renacer, ubicado en el Corregimiento de Gamboa, Distrito de Panamá, Provincia de Panamá.
13. Centro de Detención de Tinajitas, ubicado en el Corregimiento de Belisario Frías, Distrito de San Miguelito, Provincia de Panamá.



14. Centro de Aislamiento, ubicado en el Corregimiento de Tocumen, Distrito de Panamá, Provincia de Panamá.
15. Centro de Máxima Seguridad de Punta Coco, ubicado en el Corregimiento de La Esmeralda, Distrito de Balboa, Provincia de Panamá.

ARTÍCULO SEGUNDO: AUTORIZAR al Director General de la Autoridad Aeronáutica Civil a Prohibir mediante Resolución motivada, por razones de seguridad pública, las operaciones de los Sistemas de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPAS), atendiendo a solicitud presente o futura que eleve alguna entidad del Estado.

ARTÍCULO TERCERO: EXCEPTUAR, de la prohibición establecida en el artículo primero de la presente Resolución a los Sistemas de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPAS), operadas por los Estamentos de Seguridad Nacional, a fin de que puedan cumplir con su misión de resguardar la seguridad en las instalaciones penitenciarias.

ARTÍCULO CUARTO: La presente Resolución, empezará a regir a partir de su publicación en la Gaceta Oficial, en concordancia con lo dispuesto en el artículo 46 de la ley 38 del 2000.

FUNDAMENTO LEGAL: Leyes 21 y 22 de 29 de enero de 2003. Ley 52 de 30 de noviembre de 1959. Libros I y XXVIII del Reglamento de Aviación Civil de Panamá. Resolución No. 004-2021-NRA-DG-AAC de 13 de abril de 2021.

COMUNIQUESE Y CÚMPLASE.

Dado en la ciudad de Panamá, a los quince (15) días del mes de septiembre del año dos mil veintiuno (2021).



PRESIDENTE DE LA JUNTA DIRECTIVA, ENCARGADO
CRISTÓBAL TUÑÓN



SECRETARIO DE LA JUNTA DIRECTIVA
GUSTAVO PÉREZ MORALES





AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ
DIRECCIÓN GENERAL
FIEL COPIA DE SU ORIGINAL
FIRMA: Ayala V. Armando Ch.
FECHA: 21 SEP 2021

REPÚBLICA DE PANAMÁ
LA AUTORIDAD NACIONAL DE TRANSPARENCIA
Y ACCESO A LA INFORMACIÓN

RESOLUCIÓN No. ANTAI/DS/006-2021.
(De 31 de agosto de 2021)

"Que crea una Comisión Interinstitucional de Seguimiento de Políticas Públicas
Anticorrupción"

LA DIRECTORA GENERAL,
En uso de sus facultades legales,

CONSIDERANDO:



Que el artículo 4 de la Constitución Política de la República de Panamá, establece que la República de Panamá acata las normas del Derecho Internacional;

Que el artículo 18 de la Constitución Política de la República de Panamá, dispone que los particulares sólo son responsables ante las autoridades por infracción de la Constitución o de la Ley. Los servidores públicos lo son por esas mismas causas y también por extralimitación de funciones o por omisión en el ejercicio de éstas;

Que la Ley No. 42 de 1 de julio de 1998, que aprueba la Convención Interamericana Contra la Corrupción, suscrita en Caracas, Venezuela el 29 de marzo de 1996, dispone en el artículo 3 que a los fines expuestos en el artículo 2 de la Convención, los Estados Partes, convienen en considerar la aplicabilidad de medidas, dentro de sus propios sistemas institucionales, destinadas a crear, mantener y fortalecer instrucciones al personal de las entidades públicas que aseguren la adecuada comprensión de sus responsabilidades y las normas éticas que rigen sus actividades;

Que la Ley No. 15 de 10 de mayo de 2005, que aprueba la Convención de Naciones Unidas Contra la Corrupción, adoptada en Nueva York el 31 de octubre de 2003, dispone en el artículo 5 las políticas y prácticas de prevención de la corrupción, señalando que, cada Estado Parte, de conformidad con los principios fundamentales de su ordenamiento jurídico, formulará y aplicará o mantendrá en vigor políticas coordinadas y eficaces contra la corrupción que promuevan la participación de la sociedad y reflejen los principios del imperio de la ley, la debida gestión de los asuntos públicos y los bienes públicos, la integridad, la transparencia y la obligación de rendir cuentas; cada Estado Parte procurará establecer y fomentar prácticas eficaces encaminadas a prevenir la corrupción; cada Estado Parte procurará evaluar periódicamente los instrumentos jurídicos y las medidas administrativas pertinentes a fin de determinar si son adecuados para combatir la corrupción;

Que la Ley No. 15 de 10 de mayo de 2005, que aprueba la Convención de Naciones Unidas Contra la Corrupción, adoptada en Nueva York el 31 de octubre de 2003, dispone en el artículo 7 que cada Estado Parte, promoverán programas de formación y capacitación que les permitan cumplir los requisitos de desempeño correcto, honorable y debido de sus funciones y les proporcionen capacitación especializada y apropiada para que sean más conscientes de los riesgos de corrupción inherentes al desempeño de sus funciones. Tales programas podrán hacer referencia a códigos o normas de conducta en las esferas pertinentes;

Que la Ley No. 15 de 10 de mayo de 2005, que aprueba la Convención de Naciones Unidas Contra la Corrupción, adoptada en Nueva York el 31 de octubre de 2003, dispone en el artículo 8 en cuanto a códigos de conducta para funcionarios públicos que, con objeto de combatir la corrupción, cada Estado Parte, de conformidad con los principios fundamentales de su ordenamiento jurídico, promoverá, entre otras cosas, la integridad, la honestidad y la responsabilidad entre sus funcionarios públicos; en particular, cada Estado Parte procurará aplicar, en sus propios ordenamientos institucionales y jurídicos, códigos o normas de conducta para el correcto, honorable y debido cumplimiento de las funciones públicas.

Que la Ley No. 15 de 10 de mayo de 2005, que aprueba la Convención de Naciones Unidas Contra la Corrupción, adoptada en Nueva York el 31 de octubre de 2003, dispone en el artículo 63, en cuanto a los mecanismos de aplicación de la Convención, cada Estado Parte proporcionará a la Conferencia de los Estados Parte información sobre sus programas, planes y prácticas, así como sobre las medidas legislativas y administrativas adoptadas para aplicar la presente Convención, según lo requiera la Conferencia de los Estados Parte;

Que mediante la Ley N° 33 de 25 de abril de 2013, por la cual se crea la Autoridad Nacional de Transparencia y Acceso a la información (ANTAI), establece en el artículo 4, numeral 2, que esta Autoridad tiene entre sus objetivos, ser el organismo rector en materia de Transparencia, Derecho de Petición y Acceso a la Información Pública, Protección de Datos Personales y Prevención contra la Corrupción a Nivel Gubernamental.



Que entre las atribuciones y facultades de la Autoridad Nacional de Transparencia y Acceso a la Información tendrá, la de proponer ante los órganos del Estado políticas de transparencia y acciones contra la corrupción; fiscalizar el cumplimiento de las disposiciones legales sobre la Ley de Transparencia, gobiernos abiertos, acceso a la información, entre otras; realizar, directa o a través de terceros, actividades de capacitación de servidores públicos en materia de transparencia, ética, acceso a la información, participación ciudadana, lucha contra la corrupción y temas relacionados.

Que entre las decisiones de la Autoridad Nacional de Transparencia y Acceso a la Información tendrá, que los acuerdos de la Autoridad se limitarán a poner en ejecución en lo administrativo las disposiciones establecidas en la presente Ley y la Ley de Transparencia, ejerciendo las facultades que esta Ley le otorga.

Que en el año 2019, los candidatos presidenciales suscribieron el Reto de Transparencia, que funciona como un mecanismo de rendición de cuentas, pues dicho instrumento presenta una línea de tiempo a seguir durante el primer año de gestión del gobierno electo.

Que el problema de la corrupción genera graves consecuencias para la democracia de un país, se debilitan las instituciones, se pierde la confianza ciudadana, y se aumenta la desigualdad, por lo que urge tomar medidas y acciones encaminadas a prevenir este desafío.

Que el Gobierno Nacional luego del cumplimiento de algunas acciones de los ejes del Plan Estratégico Institucional 2020 – 2024, como lo es la presentación y posterior sanción de la ley N° 153 de 8 de mayo de 2020, que reforma la Ley 22 de 2006, que regula la contratación pública, así como del eje cuarto del referido reto relacionado al compromiso con la justicia, considera oportuno darle cumplimiento íntegro a los demás ejes del Reto de Transparencia 2019, como lo son los relacionados a las leyes anticorrupción, transparencia y rendición de cuentas y acceso a la información y gobierno abierto.

Que para el cumplimiento de dichos objetivos, se estima prudente y necesario conformar un grupo o comisión interinstitucional de Seguimiento a Temas Anticorrupción relacionados a los temas que nos ocupan, con el firme propósito de que cada una de las entidades involucradas revise íntegramente la normativa jurídica y emita los criterios técnicos especializados con respecto a los ejes del Plan Estratégico Institucional 2020 – 2024 de la Autoridad Nacional de Transparencia y Acceso a la Información.

Que se hace necesario la participación de cada uno de los actores gubernamentales y sociales, para la construcción de las propuestas jurídicas y técnicas de manera colaborativa a fin de que las mismas gocen de la legitimación necesaria para su realización.

RESUELVE:

PRIMERO: Se crea la Comisión Interinstitucional de Seguimiento de Políticas Públicas Anticorrupción, para la revisión del cumplimiento íntegro de los tres ejes del Plan Estratégico Institucional 2020 – 2024 de la Autoridad Nacional de Transparencia y Acceso a la Información, del Reto de Transparencia 2019 y el cumplimiento de la Ley 15 de 2005 y la Ley 42 de 1998, las cuales estarán conformadas de la siguiente manera:

1. La Directora General de la Autoridad Nacional de Transparencia y Acceso a la Información, o su representante;
2. El Alcalde de Panamá, o su representante;
3. El Ministro de Relaciones Exteriores, o su representante;
4. El Ministro de Economía y Finanzas o su representante;
5. El Ministro de Ambiente, o su representante;
6. El Ministro de Seguridad, o su representante;
7. El Ministro de Gobierno, o su representante;
8. El Órgano Judicial, o su representante;
9. El Procurador General de la Nación, o su representante;
10. El Procurador General de la Administración, o su representante;
11. El Contralor General de la República, o su representante;
12. La Asamblea Nacional de Panamá, o su representante;
13. El Tribunal General de Cuentas, o su representante;
14. El Defensor del Pueblo, o su representante;
15. El Director General de Carrera Administrativa, o su representante;
16. El Director General de Contrataciones Públicas, o su representante;
17. El Director General de Ingresos, o su representante;
18. La Fiscal General de Cuentas, o su representante,



SEGUNDO: Para el cumplimiento de las acciones y objetivos, esta Comisión podrá requerir la participación de otros servidores públicos, nacionales o municipales, incluso de otros órganos del Estado, así como también de representantes de gremios u organizaciones de la sociedad civil.

TERCERO: La Comisión Interinstitucional creada mediante la presente Resolución, tendrá un término de 60 días calendario, a partir de su instalación para rendir a la Autoridad Nacional de Transparencia y Acceso a la Información, un informe integral sobre los aportes, sugerencias y recomendaciones de cada una de las instituciones sobre tres ejes del Plan Estratégico Institucional 2020 – 2024 de la Autoridad Nacional de Transparencia y Acceso a la Información, del Reto de Transparencia 2019 y el cumplimiento de la Ley 15 de 2005 y la Ley 42 de 1998, a los cuales estén relacionados. De igual manera, deberá incluirse en el informe los aportes de los gremios, asociaciones y organizaciones invitadas.

CUARTO: Se deja sin efecto la Resolución N° ANTAI/AL/162-2021 de 18 de agosto de 2021, en la cual se nombró la "Comisión Interinstitucional de Seguimiento a Políticas Anticorrupción"

FUNDAMENTO DE DERECHO: Artículos 4 y 18 de la Constitución Política de la República de Panamá. Artículos 3 de la Ley No. 42 de 1 de julio de 1998, que aprueba la Convención Interamericana Contra la Corrupción, suscrita en Caracas, Venezuela el 29 de marzo de 1996. Artículos 5, 7, 8 y 63 de la Ley No. 15 de 10 de mayo de 2005, que aprueba la Convención de Naciones Unidas Contra la Corrupción, adoptada en Nueva York el 31 de octubre de 2003. Ley 33 de 25 de abril de 2013 que crea la Autoridad Nacional de Transparencia y Acceso a la Información.

COMUNÍQUESE Y CUMPLASE.


ELSA FERNÁNDEZ AGUILAR
Directora General





REPÚBLICA DE PANAMÁ
AUTORIDAD DEL TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE
Resolución No.001-2021-RUVM
(De 22 de septiembre de 2021)

"Por la cual se extiende la vigencia de las placas únicas y definitivas de los vehículos y unidades de arrastre, particulares y oficiales, correspondientes al período 2021, por cinco años hasta el 2025, y se dictan otras disposiciones, en virtud de lo establecido en la Ley 214 de 4 de mayo de 2021."

**EL DIRECTOR GENERAL DE LA AUTORIDAD DEL TRÁNSITO Y
TRANSPORTE TERRESTRE, EN USO DE SUS FACULTADES LEGALES,**

CONSIDERANDO:

Que el Decreto Ejecutivo No. 640 de 27 de Diciembre de 2006 dispone, entre otras cosas, que para transitar en las vías públicas todo vehículo requiere una placa única y definitiva que será suministrada por el Municipio donde se encuentra registrado, la cual portará con carácter de permanencia e intransmisibilidad y tendrá validez en toda la República de Panamá.

Que el artículo 34 del Decreto Ejecutivo antes citado, señala que las dimensiones, color, nomenclatura y calidad de las placas serán determinadas mediante acto administrativo emitido por la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre.

Que mediante Resolución No.001-RUVM de tres (3) de marzo de 2020, se establecieron las dimensiones, color, nomenclatura, y calidad de las placas únicas y definitivas correspondientes al periodo 2021, para los vehículos y unidades de arrastre, particulares y oficiales.

Que la Ley 15 de 28 de abril de 1995, por la cual se estableció el Registro Único de Vehículos Motorizados, en su artículo 12-A, según fuera adicionado por la Ley 214 de 4 de mayo de 2021, dispuso que *"La placa única y definitiva será renovada cada cinco años"*.

Que en virtud de lo anterior, y tomando en consideración que la Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre realiza la contratación para la fabricación de las placas de manera anualizada, se estima prudente extender la vigencia de todas las placas únicas, fabricada y por fabricar, correspondientes al periodo 2021, hasta el año 2025, y que a partir de enero de 2022 a diciembre de 2025, respecto a estas, sea requerida únicamente la expedición de las calcomanías, las cuales habrán de cambiar de color cada año como un mecanismo de diferenciación.

Que con miras a una adecuada programación quinquenal, esta Autoridad estima pertinente adoptar las medidas necesarias para que lo dispuesto sea también aplicable a todas las placas que, por razón de nuevos registros de vehículos o unidades de arrastre, hayan de ser expedidas entre los años 2022 y 2025, respetando su periodo de renovación a cinco años.



Que de igual manera y en atención a lo ordenado por la precitada Ley 214 de 2021, en su artículo 3, párrafo segundo, toca establecer un aumento temporal en el costo de las calcomanías en los casos en que al vehículo o unidad de arrastre no le corresponda renovación de placa metálica para no afectar así los ingresos que ha de percibir la Escuela Vocacional de Chapala en su calidad de fabricante, aumento que estima esta Autoridad, equivaldría en todo caso, en mantener el mismo costo actual de cinco balboas con 00/100 (B/.5.00), que incluye placa y calcomanías, autorizado por la Comisión Permanente de Registro Único de Vehículos Motorizados mediante sesión celebrada el 20 de marzo de 2009, según consta en la Resolución No.AL-43 de 20 de marzo de 2009, pero aplicando el total de esta suma al rubro de calcomanías, cuando el vehículo esté dentro del quinquenio en que no requiera renovación de su placa metálica.

Por lo tanto,

RESUELVE:

PRIMERO: EXTENDER la vigencia de las placas únicas de circulación de vehículos y unidades de arrastre, particulares y oficiales, correspondientes al periodo 2021, hasta el año 2025, conforme lo estipulado en artículo 1 de la Ley 214 del 4 de mayo de 2021, que adicionó el artículo 12-A a la Ley 15 de 1995.

SEGUNDO: ESTABLECER, considerando de que cada propietario debe cumplir anualmente con todos los requisitos para obtención de placa y distintivo aun cuando no le corresponda el cambio de la placa, conforme a lo estipulado en el artículo 21 de la Ley 15 de 1995, modificado por el artículo 2 de la Ley 214 de 2021,, que cada año se proporcionará una calcomanía, la cual, como factor diferenciador, variará en cuanto al color; siendo estos en su orden de prelación: verde (2021), amarillo (2022), ocre (2023), azul (2024), y verde lima (2025), manteniéndose el mismo orden de prelación en cada quinquenio en lo sucesivo.

TERCERO: APLICAR la presente resolución a todos los vehículos y unidades de arrastre, nuevos o usados, que sean registrados en la Dirección Nacional de Registro Único de Vehículos Motorizados, entre los años 2022 y 2025.

A efectos de lo anterior, la Escuela Vocacional de Chapala, mantendrá las mismas dimensiones, color, nomenclatura y calidad, establecidas para la fabricación de las placas (latas) correspondientes al periodo 2021, según fueran determinadas mediante Resolución No.001-RUVM de tres (3) de marzo de 2020, con la única variante que, en atención al año en que el vehículo o unidad de arrastre sea registrado, cada placa llevará en su parte inferior centrado, troquelado en alto relieve y entintado en color negro, el número correspondiente a dicho año seguido del último año de vigencia de la placa, a saber: año 2022 "2022-2026", año 2023 "2023-2027", año 2024 "2024-2028", y año 2025 "2025-2029".

CUARTO: MANTENER en la suma de Cinco Balboas con 00/100 (B/.5.00), el costo de la placa de circulación, fijado mediante Resolución No.AL-43 de 20 de marzo de 2009, suma que se aplicara en su totalidad al rubro de calcomanías, en los años en que al vehículo o unidad de arrastre no le corresponda renovación de su placa metálica, en virtud de lo ordenado en el párrafo segundo, del artículo 3 de la Ley 214 de 4 de mayo de 2021.

AUTORIDAD DEL TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE
Certifico que lo anterior es fiel copia de su original

Kira H. Leth R.
Secretario General

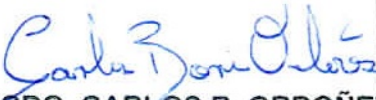
maná, de 20 SEP 2021 de 20



QUINTO: Esta resolución comenzará a regir a partir de su publicación en Gaceta Oficial.

FUNDAMENTO LEGAL: Ley 34 de 28 de Julio de 1999, reformada por la Ley 42 de 2007; Ley 15 de 28 de Abril de 1995, modificada por la Ley 14 de 10 de Mayo de 2005 y la Ley 214 de 4 de mayo de 2021; Decreto Ejecutivo No. 640 de 27 de Diciembre de 2006;

COMUNIQUESE Y CÚMPLASE,


LICDO. CARLOS B. ORDOÑEZ OSORIO
Director General, Encargado




LICDA. KIRA M. PITTA
Secretaria General, Encargada



AUTORIDAD DEL TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE
Certifico que lo anterior es fiel copia de su original

Secretario General
Panamá, 22 de SEP 2021 de 20





República de Panamá
Fiscalía General de Cuentas



Resolución N.º FGC-048-21
(De 20 de septiembre de 2021)

**QUE ESTABLECE EL COMITÉ PERMANENTE DE SEGUIMIENTO Y
EJECUCIÓN DE LOS CONVENIOS DE COOPERACIÓN Y ASISTENCIA
MUTUA INTERINSTITUCIONALES NACIONALES E INTERNACIONALES
SUSCRITOS POR LA FISCALÍA GENERAL DE CUENTAS**

La Fiscalía General de Cuentas, en uso de sus facultades legales,

CONSIDERANDO

Que en ejercicio de la independencia en lo funcional, a que hace referencia el artículo 19 de la Ley 67 de 14 de noviembre de 2008 y el Texto Único del Reglamento Interno de la Fiscalía General de Cuentas, aprobado a través de la Resolución N.º FGC-008-18 de 2018, señala que el Fiscal General de Cuentas determinará la estructura organizativa y funcional y establecerá las unidades administrativas que sean necesarias para lograr los objetivos y fines institucionales, mismas que formalizará mediante resolución emitida por el Fiscal General de Cuentas, en su condición de máxima autoridad de la institución.

Que la Fiscalía General de Cuentas en cumplimiento de su Plan Estratégico, en particular en lo dispuesto en sus Líneas de Acción del Pilar 2, referente a la Modernización y Transformación de la Gestión Pública Institucional, en cuanto a ejecutar acciones estratégicas enfocadas en la Cooperación Técnica Nacional e Internacional, previó identificar las entidades públicas y privadas, centros de estudios a nivel nacional, a fin de realizar convenios de asistencia técnica y capacitación, para el fortalecimiento de las habilidades, competencias y destrezas de los servidores públicos.

Que, a razón de la referida línea de acción, la Fiscalía General de Cuentas ha suscrito y seguirá suscribiendo convenios de cooperación con el claro objetivo de seguir fortaleciendo las habilidades, competencias y destrezas de los servidores públicos de las entidades intervinientes en la jurisdicción de cuentas como de otros funcionarios y la ciudadanía en general.

Que, en consecuencia, se hace inminente implementar un comité institucional de carácter permanente que brinde seguimiento y vele por la certera ejecución de los convenios interinstitucionales suscritos por la Fiscalía General de Cuentas, a fin que sea el responsable de coordinar las acciones internas e interinstitucionales nacionales, internacionales y bilaterales, para el efectivo, oportuno, eficaz y eficiente cumplimiento de lo pactado en estos acuerdos y compromisos.

Que, en virtud de las consideraciones expuestas en líneas superiores, la Fiscalía General de Cuentas,

RESUELVE

Primero. Se crea el Comité Permanente de Seguimiento y Ejecución de los Convenios de Cooperación y Asistencia Mutua Interinstitucionales Nacionales e Internacionales suscritos por la Fiscalía General de Cuentas.

RESOLUCIÓN N.º FGC-048-21 DE 20 DE SEPTIEMBRE DE 2021, QUE ESTABLECE EL COMITÉ PERMANENTE DE SEGUIMIENTO Y EJECUCIÓN DE LOS CONVENIOS DE COOPERACIÓN Y ASISTENCIA MUTUA INTERINSTITUCIONALES NACIONALES E INTERNACIONALES SUSCRITOS POR LA FISCALÍA GENERAL DE CUENTAS.

Segundo. El presente Comité estará conformado por un representante principal y su suplente, de las siguientes instancias de la Fiscalía General de Cuentas:

1. Secretaría General.
2. Secretaría de Investigación de Afectación Patrimonial.
3. Oficina de Cooperación Técnica Nacional e Internacional, quien lo presidirá.
4. Instituto de Formación y Perfeccionamiento Académico.
5. Auditoría Judicial.
6. Unidad de Asesoría Legal, y
7. Oficina Institucional de Recursos Humanos.

El Comité podrá asistirse de cualquier otra instancia de la institución, a razón de la naturaleza y objeto del convenio.

Tercero. El Comité, sin excluir, tendrá las siguientes funciones principales con relación a los convenios que suscriba y haya suscrito la Fiscalía General de Cuentas:

1. Analizar e identificar los derechos y obligaciones de las entidades firmantes.
2. Evaluar, supervisar y examinar el nivel de su implementación.
3. Identificar las causas de las dificultades para cumplir con los compromisos adquiridos por los organismos suscriptores.
4. Prestar asistencia en la redacción de los convenios.
5. Identificar las áreas operativas y administrativas institucionales sobre las que deben llevarse a cabo convenios.
6. Llevar un archivo permanente de copia auténtica de los convenios y sus adendas y la bitácora individual de su estado de ejecución.
7. Rendir informe trimestral al Despacho Superior sobre el estado de la suscripción de los convenios en trámite y futuros, como de su efectiva ejecución individual.
8. Todas aquellas que así disponga el Despacho Superior, acorde a las funciones y fines del Comité.

Cuarto. La presente resolución comenzará a regir a partir de su firma y deberá ser publicada en Gaceta Oficial.

Fundamento de derecho: Ley 67 de 14 de noviembre de 2008 y Texto Único del Reglamento Interno de la Fiscalía General de Cuentas.

Comuníquese y Cúmplase



Waleska R. Hormechea B.
Fiscal General de Cuentas



Andrés Mojica García De Paredes
Secretario General

REPÚBLICA DE PANAMÁ
FISCALÍA GENERAL DE CUENTAS

El Suscrito Secretario General de la Fiscalía General de Cuentas,
hace constar que lo anterior es fiel copia de su original.

Panama, 21 de 09 de 2021



Secretario General

ACUERDO N° 10 DE 17 DE SEPTIEMBRE DE 2021 POR EL CUAL SE APRUEBA EL REGLAMENTO PARA LA EVALUACIÓN DEL DESEMPEÑO DE MAGISTRADOS, JUECES, SUPLENTE, PERSONAL DE APOYO JUDICIAL Y AUXILIARES ESPECIALIZADOS



REPÚBLICA DE PANAMÁ
ÓRGANO JUDICIAL



CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE LA CARRERA JUDICIAL

Acuerdo N° 10
(de 17 de septiembre de 2021)

**POR EL CUAL SE APRUEBA EL REGLAMENTO PARA LA EVALUACIÓN DEL DESEMPEÑO
DE MAGISTRADOS, JUECES, SUPLENTE, PERSONAL DE APOYO JUDICIAL Y
AUXILIARES ESPECIALIZADO**

En la ciudad de Panamá, a los 17 días del mes de septiembre de 2021, se reunieron los integrantes del Consejo de Administración de la Carrera Judicial, en el Instituto Superior de la Judicatura de Panamá, Dr. César Augusto Quintero Correa (ISJUP).

Abierto el acto, el presidente del Consejo de Administración de la Carrera Judicial, Magistrado Abel Augusto Zamorano, manifestó que el motivo de la sesión era considerar la aprobación del Reglamento para la Evaluación del Desempeño de magistrados, jueces, suplentes, personal de apoyo judicial y personal especializado, al cual se refiere el Título II de la Ley 53 de 27 de agosto de 2015, Que regula la Carrera Judicial, con el objetivo de desarrollar los lineamientos metodológicos aplicables al sistema de evaluación del desempeño, que permita verificar la eficiencia, productividad y competencias de los magistrados, jueces, suplentes, personal de apoyo judicial y personal especializado, en el ejercicio del cargo.

Sometida a consideración la propuesta del presente Reglamento, esta recibió el voto unánime de los miembros del Consejo de Administración de la Carrera Judicial y se acordó su aprobación.

CONSIDERANDO:

Que la Ley 53 de 27 de agosto de 2015 Que regula la Carrera Judicial, tiene entre sus objetivos implementar un sistema de gestión del desempeño para quienes laboran en el Órgano Judicial.

Que de conformidad con lo establecido en la Ley 53 de 27 de agosto de 2015, los resultados de la evaluación del desempeño serán considerados para la política de sucesión en los cargos o ascensos, formación, identificación del talento, incentivos, régimen disciplinario, reconocimiento de la estabilidad laboral y para conservar en la institución a los servidores mejor calificados.

Que la Ley 53 de 27 de agosto de 2015, artículo 6 numeral 4, establece entre los principios rectores de las carreras del Órgano Judicial que el desempeño en todos los puestos del Órgano Judicial será evaluado periódicamente y este proceso será determinante para acciones de formación, ascenso, beneficios, remuneración, compensación y destitución.

De igual manera, el artículo 98 establece como principios de la Carrera Judicial: transparencia en todos los procedimientos establecidos para la selección, integración, traslado, promoción o ascenso, gestión y evaluación del desempeño; la igualdad de oportunidades para aspirantes a cargos judiciales que reúnan los requisitos establecidos, exhiban las competencias claves exigidas en los cargos respectivos, superen las pruebas y cursos correspondientes; sujeción al sistema de evaluación del desempeño basado en modelo de gestión de competencias previamente definido; y el acatamiento a los cánones éticos establecidos en el Acuerdo No.523 de 04 de septiembre de 2008, de la Corte Suprema de Justicia.

ACUERDO N° 10 DE 17 DE SEPTIEMBRE DE 2021 POR EL CUAL SE APRUEBA EL REGLAMENTO PARA LA EVALUACIÓN DEL DESEMPEÑO DE MAGISTRADOS, JUECES, SUPLENTES, PERSONAL DE APOYO JUDICIAL Y AUXILIARES ESPECIALIZADOS

Que es función de este Consejo de Administración de la Carrera Judicial reglamentar el sistema de evaluación del desempeño de magistrados, jueces, suplentes, personal de apoyo judicial y auxiliares especializado; por tanto,



ACUERDA:

PRIMERO: APROBAR el Reglamento de la Evaluación del Desempeño, cuyo contenido es del tenor siguiente:

REGLAMENTO PARA LA EVALUACIÓN DEL DESEMPEÑO DE MAGISTRADOS, JUECES, SUPLENTES, PERSONAL DE APOYO JUDICIAL Y AUXILIARES ESPECIALIZADOS

Capítulo I Disposiciones Generales

Artículo 1. Objetivo general. El presente Reglamento tiene como objetivo general establecer los lineamientos metodológicos aplicables, para el desarrollo de un sistema de evaluación del desempeño, capaz de verificar la eficiencia, productividad y competencias de los magistrados, jueces, suplentes, personal de apoyo judicial y auxiliares especializados en el ejercicio del cargo, necesarias para el logro de los objetivos individuales y organizacionales, que serán determinantes para:

1. La elaboración del Escalafón Judicial y el Registro Central de Información.
2. La adopción de acciones para combatir factores que generan deficiencia en el desempeño.
3. La determinación de aspectos relevantes, para la elaboración de los planes de estudios personalizados del Instituto Superior de la Judicatura de Panamá, "Doctor César Augusto Quintero Correa" (ISJUP).
4. La comunicación a la persona evaluada de las áreas de formación en que debe participar, para mejorar su desempeño.
5. El impedimento temporal para trasladarse, ascender, participar en promociones y beneficios, como consecuencia directa e inmediata del proceso de evaluación del desempeño.
6. Las sanciones disciplinarias de suspensión sancionatoria o definitiva y destitución.

Artículo 2. Objetivo específico. El presente reglamento tiene como objetivo específico la verificación periódica del cumplimiento de los criterios de desempeño previamente definidos, para obtener:

1. Calidad y efectividad en la respuesta a la demanda de servicios.
2. Comportamientos alineados con la misión institucional.
3. Competencias necesarias para el logro de tales objetivos.

Los resultados del desempeño profesional serán considerados para la política de sucesión en los cargos o ascensos, formación, identificación de talentos, incentivos, régimen disciplinario,

ACUERDO N° 10 DE 17 DE SEPTIEMBRE DE 2021 POR EL CUAL SE APRUEBA EL REGLAMENTO PARA LA EVALUACIÓN DEL DESEMPEÑO DE MAGISTRADOS, JUECES, SUPLENTES, PERSONAL DE APOYO JUDICIAL Y AUXILIARES ESPECIALIZADOS

reconocimiento de la estabilidad laboral y para conservar en la institución los servidores judiciales mejor calificados.



Artículo 3. Ámbito de aplicación. Las disposiciones del presente Reglamento serán de observancia general y obligatoria, para quienes integren el Órgano Judicial, sean estos de Carrera Judicial o no, como magistrados, jueces, suplentes, personal de apoyo judicial y auxiliares especializados; así como, para los servidores judiciales, sean estos jurisdiccionales o administrativos encargados de la ejecución de cada uno de los procedimientos y disposiciones contenidas en el proceso de evaluación del desempeño.

Artículo 4. Definiciones. Para los fines del presente Reglamento, los siguientes términos se entenderán así:

1. *Amistad íntima.* Confianza personal que une a dos personas por un sentimiento de amor o amistad.
2. *Buenas prácticas judiciales y administrativas.* Actividades judiciales y administrativas establecidas en el Manual de Buenas Prácticas Judiciales y Administrativas aprobado y revisado cada dos años por el Consejo de Administración la Carrera Judicial, cuya medición se realizará a través de formularios aplicados por la Oficina de Auditoría Judicial y/o Auditoría Interna.
3. *Calidad de servicio al usuario.* Percepción exteriorizada por los usuarios sobre la calidad del servicio que presta el evaluado en el despacho donde labora y se mide a través de los resultados de encuestas aplicadas.
4. *Clima laboral.* Condiciones psicosociales preexistentes en el entorno laboral, que promueven el desarrollo satisfactorio del trabajo cotidiano.
5. *Competencias.* Conjuntos de conocimientos, habilidades, disposiciones y conductas que posee una persona, que le permiten la realización exitosa de una labor o la capacidad efectiva, para desarrollar con éxito una tarea plenamente identificada.
6. *Conflicto de intereses.* Conducta en la que incurre un servidor judicial, contraria a la función pública, en la que, movido por un interés particular prevalente o ausente de interés general, sin declararse impedido, toma una decisión o realiza una gestión propia de su cargo.
7. *Cumplimiento de normas de ética y disciplina.* Inexistencias de sanciones disciplinarias o por falta a la ética judicial, contempladas en el Código de Ética¹ y en la Ley 53 de 27 de agosto 2015, impuestas por las instancias respectivas.
8. *Desempeño.* Cumplimiento de las funciones inherentes al cargo, que se ejercen dentro de los estándares establecidos.
9. *Enemistad manifiesta.* Aversión u odio notorio o comprobable entre dos personas, que hace perder la imparcialidad objetiva.
10. *Escala Likert.* Método de medición que da cuenta del nivel de acuerdo o desacuerdo de una persona, sobre una determinada afirmación o negación. Se utiliza para medir reacciones o actitudes y comportamientos de una persona.

¹ Acuerdo 523 de 04 de septiembre de 2008, del Pleno de la Corte Suprema de Justicia, publicado en la Gaceta Oficial No.26139 de 03 de octubre de 2008.

ACUERDO N° 10 DE 17 DE SEPTIEMBRE DE 2021 POR EL CUAL SE APRUEBA EL REGLAMENTO PARA LA EVALUACIÓN DEL DESEMPEÑO DE MAGISTRADOS, JUECES, SUPLENTE, PERSONAL DE APOYO JUDICIAL Y AUXILIARES ESPECIALIZADOS

- 
11. *Estándares.* Valores de referencia preestablecidos, sobre los cuales los servidores judiciales serán comparados y evaluados.
 12. *Evaluado.* Magistrados, jueces, suplentes, personal de apoyo judicial y auxiliares especializados sujetos al proceso de evaluación del desempeño, preestablecido en la Ley que regula la Carrera Judicial y su reglamentación.
 13. *Evaluador o revisor.* Persona que establece las metas anuales con el evaluado y facilita la ejecución de las mismas a través de su revisión bimensual y evalúa, finalmente, su cumplimiento en el período preestablecido con base a lo señalado en la Ley y el presente Reglamento.
 14. *Metas.* Resultados esperados que se acuerdan entre el evaluador y el evaluado. Las metas se orientarán al mejoramiento de la situación de la persona evaluada en atención a los factores fundamentales de la evaluación.
 15. *Productividad.* Resoluciones o actuaciones vitales o críticas realizadas por los magistrados, jueces, suplentes, personal de apoyo judicial y auxiliares especializados evaluados, en un período determinado.
 16. *Resoluciones o actuaciones vitales o críticas.* Aquellas que inciden directamente en la toma de decisiones jurisdiccionales, que sean de competencia de las diversas instancias del Órgano Judicial. Estas serán establecidas por cada jurisdicción, instancia o área de trabajo.

Capítulo II

Proceso de Evaluación del Desempeño

Artículo 5. Administración del proceso de evaluación del desempeño. La administración del proceso de evaluación del desempeño de los magistrados, jueces, suplentes, personal de apoyo judicial y auxiliares especializados corresponderá al Consejo de Administración de la Carrera Judicial, apoyado en la Secretaría Técnica de Recursos Humanos (STRH) y su Dirección de Gestión del Desempeño, basados en los principios de transparencia, publicidad y demás que rigen la Carrera Judicial, tomando en consideración la obtención de datos objetivos de los evaluados donde se cumplan con las metas institucionales previamente definidas, proporcionados, para tales efectos, por los evaluadores o revisores.

El Consejo de Administración de la Carrera Judicial resolverá las controversias que se susciten con relación a la aplicación del presente Reglamento de Evaluación del Desempeño.

Artículo 6. Exigencias de la evaluación del desempeño. Las evaluaciones del desempeño se exigirán para los siguientes fines:

1. Determinar si se ha superado el periodo de prueba en el puesto y se ingresa a la Carrera Judicial.
2. Determinar quiénes adquirirán la estabilidad laboral, luego de dos evaluaciones del desempeño satisfactorias, a que hace referencia el segundo párrafo del artículo 304 de la Ley 53 de 2015.
3. Calificar el desempeño al final del periodo a evaluar, y
4. Aportar el dato para la construcción y actualización del escalafón judicial.

ACUERDO N°.10 DE 17 DE SEPTIEMBRE DE 2021 POR EL CUAL SE APRUEBA EL REGLAMENTO PARA LA EVALUACIÓN DEL DESEMPEÑO DE MAGISTRADOS, JUECES, SUPLENTES, PERSONAL DE APOYO JUDICIAL Y AUXILIARES ESPECIALIZADOS



Artículo 7. Ciclo de la evaluación del desempeño. Para los efectos del presente Reglamento, el ciclo del proceso de la evaluación del desempeño será fijado en año cronológico, a través de acuerdo emitido por parte del Consejo de Administración de la Carrera Judicial, para lo cual se tomará en consideración, sin excluir, los requerimientos e imperativos institucionales con relación a la definición de la estabilidad de los servidores judiciales, la composición del Escalafón Judicial y del Registro Central de Información, la declaratoria de vacantes por parte de las unidades nominadoras y, en particular, la aprobación de los reglamentos e instructivos requeridos.

Las metas serán consensuadas entre el evaluador y el evaluado, por lo menos un mes antes del inicio del ciclo anual de la evaluación del desempeño.

Las metas acordadas para la evaluación del desempeño, serán objeto de revisiones cada dos meses como seguimiento.

El objetivo de la revisión bimensual será acompañar y corregir cualquier desviación que tenga el evaluado, con base a la meta consensuada y tomar una acción orientada a minimizar la desviación.

Artículo 8. Calificación de la evaluación del desempeño. Para determinar si los magistrados, jueces, suplentes, personal de apoyo judicial y auxiliares especializados superan la evaluación anual del desempeño o el periodo de prueba en el puesto, para ingresar a la Carrera Judicial o adquirir la estabilidad laboral, deberán alcanzar una calificación mínima del setenta por ciento, dentro de la siguiente escala:

Escala	Rangos	
Excelente	85%	100%
Buena	70%	84%
Insuficiente	60%	69%
Deficiente	0%	59%

Cuando los magistrados, jueces, suplentes, personal de apoyo judicial y auxiliares especializados evaluados sean de Carrera Judicial y no logren una evaluación igual o superior al setenta por ciento, constituirá un impedimento temporal para el traslado y ascenso. Si no logran superar la evaluación en el siguiente periodo consecutivo, perderán la condición de servidor judicial de Carrera Judicial.

Aquellos magistrados, jueces, suplentes, personal de apoyo judicial y auxiliares especializados evaluados que no logre una evaluación del desempeño satisfactoria en un periodo, deberán asistir a un curso de perfeccionamiento en el ISJUP o gestionar su autoformación, a fin de mejorar la evaluación en el periodo siguiente.

Lo anterior, sin detrimento de las sanciones disciplinarias que el caso amerite, de conformidad con lo dispuesto, para tales efectos, en la Ley que regula la Carrera Judicial.

Artículo 9. Proceso de selección de los evaluadores o revisores. Para la selección de evaluadores o revisores del desempeño de jueces y magistrados, el Consejo de Administración de la Carrera Judicial coordinará con los superiores jerárquicos de estos la designación de dichos evaluadores, a fin de conformar un repositorio por jurisdicción o especialidad. La lista estará conformada por

ACUERDO N°. 10 DE 17 DE SEPTIEMBRE DE 2021 POR EL CUAL SE APRUEBA EL REGLAMENTO PARA LA EVALUACIÓN DEL DESEMPEÑO DE MAGISTRADOS, JUECES, SUPLENTES, PERSONAL DE APOYO JUDICIAL Y AUXILIAR ESPECIALIZADOS

aquellos magistrados y jueces que cumplan con los perfiles definidos para ello y hayan manifestado su aceptación al cargo. De este repositorio serán tomados aquellos evaluadores o revisores, acorde a las necesidades institucionales. Los evaluadores de jueces que llevan más de una materia (mixtos) podrán apoyarse con otros evaluadores que conozcan las materias asumidas por el juez evaluado.



Artículo 10. Funciones de los evaluadores o revisores. Los evaluadores o revisores tendrán entre sus funciones las siguientes:

1. Fijar las metas individuales en común acuerdo con el evaluado. En los casos que no se logre acuerdo entre el evaluado y el evaluador o exista conflicto de intereses, se comunicará a la unidad nominadora, para que esta, en un término de tres días hábiles, decida la meta que deberá aplicarse. Existirá conflicto de intereses, sin excluir, en aquellos casos de amistad íntima o enemistad manifiesta.
2. Realizar las verificaciones bimestrales y anuales del cumplimiento de las metas fijadas, a fin de que se corrijan las desviaciones del desempeño.
3. Retroalimentar al evaluado, para corregir desviaciones en la consecución de las metas fijadas.
4. Evaluar si se ha superado el periodo de prueba en el puesto y se ingresa a la Carrera Judicial.
5. Conformar el portafolio de evidencias de los factores fundamentales de la evaluación del desempeño, para emitir la calificación final.
6. Comunicar al evaluado el resultado final de su proceso de evaluación del desempeño.
7. Sustanciar los recursos de reconsideración que se instauren en la evaluación del desempeño.

Artículo 11. Capacitación de los evaluadores o revisores. El ISJUP llevará a cabo las capacitaciones necesarias para que los evaluadores o revisores del desempeño cuenten con las competencias necesarias para llevar a cabo su labor, para lo cual se le emitirá la certificación respectiva.

Artículo 12. Cronograma de trabajo de los evaluadores o revisores. quienes hayan sido seleccionados, para atender los requerimientos institucionales de evaluación del desempeño en particular, confeccionarán un plan de trabajo que contendrá, sin excluir, las fechas de las reuniones con los evaluados, tanto para la fijación de metas como para las revisiones bimensuales y la rendición de informes parciales y finales. Para ello, el evaluador o revisor se reunirá con el evaluado, por lo menos un mes antes del inicio del periodo a evaluar.

Artículo 13. Resultados de la evaluación del desempeño. Una vez culmine el evaluador o revisor el proceso de evaluación, procederá a rendir un informe contentivo de los resultados obtenidos por el evaluado en todos y cada uno de los factores fundamentales de la evaluación del desempeño, mismo que será puesto en conocimiento del evaluado vía correo electrónico, lo que hará las veces de notificación.

Artículo 14. Comunicación de los resultados de la evaluación del desempeño. Se utilizará el correo electrónico institucional, para todos los efectos como medio oficial de comunicación de los resultados de la evaluación del desempeño; por tanto, una vez comprobada la entrega electrónica,

ACUERDO N°.10 DE 17 DE SEPTIEMBRE DE 2021 POR EL CUAL SE APRUEBA EL REGLAMENTO PARA LA EVALUACIÓN DEL DESEMPEÑO DE MAGISTRADOS, JUECES, SUPLENTES, PERSONAL DE APOYO JUDICIAL Y AUXILIARES ESPECIALIZADOS

se dará por notificado el asunto de manera automática y se exime de toda responsabilidad al evaluador.

Surtida la notificación el evaluado tendrá, como término diez días hábiles, para presentar recurso de reconsideración ante el evaluador, quien resolverá dicho recurso en el término de treinta días hábiles. No tendrá efecto ninguna reconsideración que se haga llegar directamente a las unidades técnicas que apoyan el proceso de evaluación.

Sustanciada la reconsideración el evaluador notificará al evaluado la decisión. Cumplida esta fase, la Dirección de Gestión del Desempeño remitirá al Consejo de Administración de la Carrera Judicial el informe de los resultados para su publicación y, cuando sea el caso, a la instancia respectiva para su incorporación en el Escalafón Judicial.

Capítulo III
Factores de la Evaluación del Desempeño

Artículo 15. Factores de la evaluación del desempeño. Para la aplicación de la evaluación del desempeño se valorarán seis factores fundamentales que se orientarán a las actividades del evaluado y no a sus decisiones, a saber:

Factor de Valoración	Responsables de su medición	porcentaje
Productividad	Evaluador	45%
Competencias	Centro de Valoración del ISJUP	25%
Buenas prácticas judiciales o administrativas	Auditoría Judicial / Auditoría Interna	10%
Cumplimiento de normas de ética y disciplina	Dirección de Gestión Administrativa de la STRH	10%
Clima laboral	Dirección de Gestión del Desempeño de la STRH	5%
Calidad de servicio al usuario	Dirección de Gestión del Desempeño de la STRH	5%
		100%

Artículo 16. Productividad. Se determinará realizando un análisis previo del histórico de la información estadística requerida para identificar los tipos de resoluciones y actuaciones, que serán medidas para cada magistrado, juez, suplente, personal de apoyo judicial y auxiliar especializado en todas las jurisdicciones.

La fragmentación del peso del cuarenta y cinco por ciento de productividad estará sujeta a las variables resultantes del análisis descrito en el párrafo que antecede.

Para los jueces de las jurisdicciones civil, familia, laboral, penal inquisitivo, niñez y adolescencia, agraria, marítima, libre competencia y asuntos del consumidor se considerará la información relacionada con la cantidad de expedientes ingresados, así como la cantidad de autos resolutivos y sentencias, y otras actuaciones judiciales tales como medidas cautelares, realización de audiencias entre otras según la naturaleza de la jurisdicción, que hayan sido reportadas por los jueces a la Dirección de Estadísticas Judiciales durante el periodo evaluado para que se realicen los cálculos correspondientes que darán cuenta del nivel alcanzado por el evaluado en éste factor.

ACUERDO N° 10 DE 17 DE SEPTIEMBRE DE 2021 POR EL CUAL SE APRUEBA EL REGLAMENTO PARA LA EVALUACIÓN DEL DESEMPEÑO DE MAGISTRADOS, JUECES, SUPLENTE, PERSONAL DE APOYO JUDICIAL Y AUXILIARES ESPECIALIZADOS



Para los Magistrados de las jurisdicciones civil, familia, laboral, niñez y adolescencia, agraria, marítima, libre competencia se considerará la información relacionada con la cantidad de casos repartidos, resueltos y pendientes según estado procesal – resolver, proyectos y lecturas - que reporten ante la Dirección de Estadísticas Judiciales durante el periodo evaluado para que se realicen los cálculos correspondientes que darán cuenta del nivel alcanzado por el evaluado en éste factor.

En la jurisdicción penal de corte acusatorio, se considerará para los Jueces de Garantías, la cantidad de audiencias realizadas, resoluciones dictadas, el tiempo en la administración de la audiencia y atención a solicitudes previas. Para los Jueces de Juicio Oral, se considerará la cantidad de audiencias realizadas y resoluciones dictadas. Por otra parte, para los Jueces de Cumplimiento, se considerará la cantidad de solicitudes atendidas en audiencia y por escrito, así como las diligencias en el cumplimiento de la pena impuesta al sancionado, según la naturaleza de la solicitud. Para los Magistrados de Tribunal Superior de Apelaciones, se considerará la información relacionada con la cantidad de recursos y acciones atendidas en el periodo evaluado.

Para cada caso particular, la persona evaluada revisará la información estadística utilizada en su evaluación y emitirá su aceptación o solicitará las correcciones que sean necesarias para dar por válida la información estadística.

Artículo 17. Competencias. Las competencias se encuentran definidas, previamente, en los descriptivos de cada puesto y se miden a través de la aplicación de formularios por parte del personal técnico del Centro de Valoración del ISJUP, los cuales se regulan de conformidad con las normas que para el Proceso de Recertificación tenga este Centro.

Para evaluar el factor de competencia, se establecerá un grado de dominio de esta, y el evaluado debe exhibirla en el nivel que haya determinado, para ello, el Consejo de Administración de la Carrera Judicial.

Para los magistrados, jueces, suplentes, personal de apoyo judicial y auxiliar especializado, el dominio de las competencias debe demostrarse en un nivel satisfactorio, de conformidad con la siguiente tabla:

NIVEL DE DOMINIO DE LA COMPETENCIA		
Valor	Nivel	Descripción del nivel
5	Sobresaliente	Desempeño que produce resultados más allá de lo esperado en la competencia evaluada. Son los mejores en la categoría.
4	Satisfactorio	Desempeño que se ajusta a la competencia evaluada. Es un desempeño esperado en las personas por tener la experiencia y conocimientos necesarios para ejecutar las funciones del puesto.
3	Regular	Desempeño que se ajusta mínimamente a la competencia evaluada. Es un desempeño en el que la persona no ha desarrollado la competencia, de manera efectiva, para un desempeño satisfactorio, pero puede reforzar sus capacidades.
2	Necesita mejorar	Desempeño por debajo de lo mínimo esperado. El trabajo no satisface las exigencias mínimas de la competencia evaluada y que debe poseer el evaluado.
1	Nada satisfactorio	Desempeño no cumple en nada con los resultados esperados de la competencia evaluada.

ACUERDO N°. 10 DE 17 DE SEPTIEMBRE DE 2021 POR EL CUAL SE APRUEBA EL REGLAMENTO PARA LA EVALUACIÓN DEL DESEMPEÑO DE MAGISTRADOS, JUECES, SUPLENTE, PERSONAL DE APOYO JUDICIAL Y AUXILIARES ESPECIALIZADOS



Cada nivel de competencia tiene un valor que va de uno a cinco, teniéndose que asignar el número que objetivamente corresponde a la conducta asociada a esta, con lo que se acumulará un puntaje total e independiente por competencia, que dará cuenta de su nivel de dominio.

Artículo 18. Competencias organizacionales, específicas y técnicas. Para evaluar las competencias organizacionales, específicas y técnicas de los servidores judiciales, se atenderá lo contenido en el Manual de Puestos Institucional, referente a las competencias y conductas observables asociadas, de acuerdo con la naturaleza de cada uno de los respectivos cargos.

Lo anterior, representa el insumo para que el Centro de Valoración de Competencias del ISJUP elabore los instrumentos de evaluación y recolección de evidencias de desempeño.

Artículo 19. Técnicas para evidenciar las conductas. La técnica que se emplee para evidenciar las conductas de desempeño asociadas al cargo será determinada por el Centro de Valoración del ISJUP que, sin excluir, y atendiendo lo establecido en Reglamento de Certificación y Recertificación de Competencias, podrá utilizar las siguientes:

1. La observación directa en el contexto del trabajo.
2. La simulación.
3. Valoración del producto generado.
4. Preguntas directas de exploración.
5. Estudio de casos, y
6. Entrevista.

Artículo 20. Buenas prácticas judiciales y administrativas. Definidas como las actividades judiciales y administrativas establecidas en el Manual de Buenas Prácticas Judiciales y Administrativas, aprobado y revisado cada dos años por el Consejo de Administración de la Carrera Judicial. Su debida aplicación se medirá a través de los formularios aplicados por la Dirección de Auditoría Judicial y Auditoría Interna, previamente diseñados por estas, en coordinación con la Dirección de Gestión del Desempeño y aprobados por el citado Consejo de Administración. Los referidos formularios podrán ser actualizados, en caso que al Manual de Buenas Prácticas Judiciales y Administrativas se le hayan incorporados modificaciones o la Dirección de Gestión del Desempeño lo considere necesario.

La verificación de buenas prácticas administrativas se tendrá en cuenta para aquellos despachos judiciales que mantengan dichas funciones. En los casos en que el despacho judicial cuente con los dos tipos de buenas prácticas, la ponderación será desagregada a razón de: 7% para las buenas prácticas judiciales y 3% para las administrativas.

Artículo 21. Cumplimiento de normas de ética y disciplina. Hasta tanto entre en funciones el Tribunal Especial de Integridad y Transparencia, la Dirección de Gestión Administrativa de la Secretaría Técnica de Recursos Humanos, a petición del evaluado, el evaluador o la unidad nominadora, emitirá una certificación que dará cuenta de la existencia o no en el expediente

ACUERDO N°. 10 DE 17 DE SEPTIEMBRE DE 2021 POR EL CUAL SE APRUEBA EL REGLAMENTO PARA LA EVALUACIÓN DEL DESEMPEÑO DE MAGISTRADOS, JUECES, SUPLENTES, PERSONAL DE APOYO JUDICIAL Y AUXILIARES ESPECIALIZADOS

personal, digital o físico del evaluado, de sanciones disciplinarias o por faltas a la ética judicial impuestas en los últimos dos años, contados a la fecha límite del proceso de evaluación, de conformidad con el artículo 199 de la Ley 53 de 2015.

La referida certificación contendrá la información general del magistrado, juez, suplente, personal de apoyo judicial y auxiliar especializado a evaluar, y de existir, el tipo de sanción con la respectiva calificación porcentual, con base a la escala establecida en la Ley de la Carrera Judicial.

Esta certificación será incorporada al portafolio de evidencia.

Artículo 22. Clima laboral. Se medirá a través de la aplicación de encuestas cualitativas, cuyos resultados darán cuenta de la contribución del evaluado a las condiciones psicosociales, existentes en el entorno laboral, que promueven el desarrollo satisfactorio del trabajo cotidiano.

Las encuestas serán aplicadas dos veces en el periodo de evaluación. Cuando se trate de jueces que tengan personal a su cargo, la encuesta se aplicará a sus colaboradores y a sus pares; cuando no tenga personal a su cargo, se aplicará solo entre sus pares. La cantidad de encuestas a aplicar se determinará, cuando sea viable, a través de un método muestral. Para la aplicación de estas encuestas, la Dirección de Gestión del Desempeño se podrá auxiliar de otros servidores judiciales.

El diseño de las encuestas estará a cargo de la Dirección de Gestión del Desempeño, dentro de la cual se medirán, sin excluir, aspectos motivacionales y actitudinales, misma que será aprobada por el Consejo de Administración de la Carrera Judicial.

Los formularios para la evaluación de este factor implican el uso de escalas Likert como método de medición de opiniones y actitudes de las personas evaluadas, así como el nivel de acuerdo, desacuerdo o conformidad de un encuestado hacia determinada afirmación o negación. La escala Likert puede usar respuestas de clasificación, tales como: acuerdo, frecuencia, importancia, probabilidad o una combinación de estas.

La Dirección de Gestión del Desempeño entregará al evaluador los resultados de la primera encuesta, a fin que, en caso de ser necesario, inste al evaluado a mejorar los aspectos motivacionales y actitudinales, que requieran ser enmendadas de conformidad con las metas fijadas.

La Dirección de Gestión del Desempeño deberá entregar los resultados finales de las encuestas al evaluador, para que sean incorporados al portafolio de evidencia.

Artículo 23. Calidad de servicio al usuario. Se define como la percepción exteriorizada por los usuarios sobre la calidad del servicio que presta el evaluado en el despacho donde labora. Se medirá a través de la aplicación de encuestas cualitativas, cuyos resultados darán cuenta de la calidad del servicio que brinda.

El diseño de las encuestas estará a cargo de la Dirección de Gestión del Desempeño, dentro de las cuales se medirán, sin excluir, aspectos de conocimientos y actitudinales en la prestación del servicio, mismas que serán aprobadas por el Consejo de Administración de la Carrera Judicial.

Las encuestas serán aplicadas dos veces en el periodo de evaluación, a aquellos usuarios que reciben el servicio de justicia. La cantidad de encuestas a aplicar se determinará, cuando sea viable, a través de un método de muestreo. Para la aplicación de estas encuestas, la Dirección de Gestión del Desempeño se podrá auxiliar de otros servidores judiciales.



ACUERDO N° 10 DE 17 DE SEPTIEMBRE DE 2021 POR EL CUAL SE APRUEBA EL REGLAMENTO PARA LA EVALUACIÓN DEL DESEMPEÑO DE MAGISTRADOS, JUECES, SUPLENTES, PERSONAL DE APOYO JUDICIAL Y AUXILIARES ESPECIALIZADOS

Los formularios para la evaluación de este factor implican el uso de escalas Likert como método de medición de opiniones y actitudes de las personas evaluadas, así como el nivel de acuerdo, desacuerdo o conformidad de un encuestado hacia determinada afirmación o negación. La escala Likert puede usar respuestas de clasificación, tales como: acuerdo, frecuencia, importancia, probabilidad o una combinación de estas.

La Dirección de Gestión del Desempeño entregará al evaluador los resultados de la primera encuesta, a fin de que, en caso de ser necesario, inste al evaluado a mejorar los aspectos de conocimientos y actitudinales en la prestación del servicio que requieran ser mejorados de conformidad con las metas fijadas, por ambos, antes del inicio de la evaluación.

Completada la segunda encuesta, la Dirección de Gestión del Desempeño deberá entregar los resultados finales al evaluador, para que sean incorporados al portafolio de evidencia.

Capítulo IV Disposiciones Finales

Artículo 24. Normas supletorias. Para la correcta aplicación del presente Reglamento de Evaluación del Desempeño, serán de obligatoria observancia, sin excluir, lo dispuesto en artículo 6 numeral 4; artículo 15 numeral 4; artículo 17; artículo 46 numeral 5; artículo 62 numeral 7; artículo 74; artículo 80; artículo 85 numeral 4; artículo 86 numeral 9; artículo 98 numeral 5; artículo 100 numeral 2; artículo 106; artículo 107; artículo 119 numeral 5; artículo 140; artículo 141; artículo 142; artículo 143; artículo 144; artículo 145; artículo 146; artículo 148; artículo 191 numeral 5; artículo 192 numeral 10; artículo 304 y 305 y artículo 308 numeral 2, de la Ley 53 de 27 de agosto de 2015; y el Reglamento de la Carrera Judicial.

Artículo 25. Formularios. Los formularios de medición de los factores de la evaluación del desempeño y los instructivos necesarios para la debida aplicación del presente Reglamento serán confeccionados por la Dirección de Estadísticas Judiciales, Dirección de Auditoría Judicial, Dirección de Auditoría Interna, Centro de Valoración del ISJUP y aquellas instancias que de acuerdo a la Ley participen en la medición. Esto se hará bajo la orientación de la Dirección de Gestión del Desempeño.

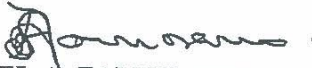
Artículo 26. Aprobación y publicación del Reglamento de la Evaluación del Desempeño y sus formularios. El presente Reglamento y los formularios a que hace referencia el artículo anterior, serán revisados anualmente y aprobados para el año siguiente, por el Consejo de Administración de la Carrera Judicial y, posteriormente, serán publicados en la Gaceta Oficial con tres meses de anticipación al inicio del periodo evaluado.

Artículo 27. Modificación al reglamento. El presente Reglamento podrá ser objeto de modificación, para lo cual deberá contar con la aprobación del Consejo de Administración de la Carrera Judicial.

ACUERDO N° 10 DE 17 DE SEPTIEMBRE DE 2021 POR EL CUAL SE APRUEBA EL REGLAMENTO PARA LA EVALUACIÓN DEL DESEMPEÑO DE MAGISTRADOS, JUECES, SUPLENTE, PERSONAL DE APOYO JUDICIAL Y AUXILIARES ESPECIALIZADOS

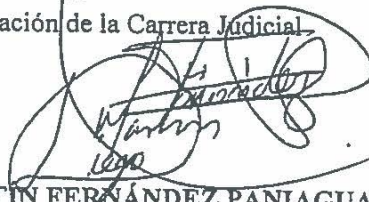
Artículo 28. Vigencia. El presente Reglamento entrará a regir a partir de su aprobación por parte del Consejo de Administración de la Carrera Judicial y su publicación en la Gaceta Oficial.

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE,


Magistrado ABEL A. ZAMORANO

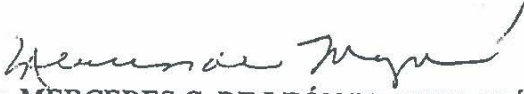
Presidente

Consejo de Administración de la Carrera Judicial


Magistrado DIEGO MARTÍN FERNÁNDEZ PANIAGUA

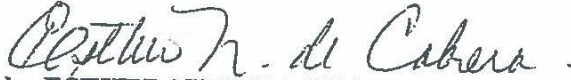
Consejero

Consejo de Administración de la Carrera Judicial


Licda. MERCEDES G. DE LEÓN DE MENDIZÁBAL

Consejera

Consejo de Administración de la Carrera Judicial


Licda. ESTHER NITZILA HINESTROZA DE CABRERA

Consejera Secretaria

Consejo de Administración de la Carrera Judicial




ORGANO JUDICIAL
Consejo de Administración de la Carrera Judicial
CERTIFICO que lo anterior es fiel copia del documento original que reposa en nuestros archivos.

Autenticado por 

Fecha 20/9/21



República de Panamá

DISTRITO DE CHAME

CONCEJO MUNICIPAL DE CHAME

ACUERDO N° 14

(Del 09 de Septiembre de 2021)

Por el cual se autoriza al señor alcalde para suscribir convenio o adendas a convenios, entre el Municipio de Chame y el Ministerio de Educación, para la recolección, transporte y disposición final de los desechos sólidos y limpieza perimetral de áreas verdes en colegios públicos dentro del distrito de Chame.

EL CONSEJO MUNICIPAL DE CHAME

En uso de sus facultades legales, y

CONSIDERANDO:

Que el Artículo 64 del Decreto Ejecutivo N°111 de 23 de junio de 1999 por medio del cual se reglamenta la gestión y manejo de los desechos sólidos generados en establecimientos de salud humana y de animales indica que los Municipios coordinarán con la ANAM, el MINSA y las direcciones de los establecimientos de salud, para establecer la recolección, transporte y disposición de estos residuos.

Que el artículo 9 del Decreto Ejecutivo 116 de 18 de mayo de 2001, fija que los municipios tendrán a su cargo la disposición final de los desechos, conforme a dicho decreto, para lo cual aplicarán las tarifas a cobrar por este servicio y el horario de atención establecidos. Asimismo. Serán responsables de garantizar el buen funcionamiento de las áreas destinadas a la disposición final de los residuos sólidos internacionales, y tendrán la facultad de sancionar, en lo que respecta a la mala disposición final, conforme a sus normas legales vigentes"

Que el Decreto Ejecutivo 156 de 28 de mayo de 2004, por el cual se establecieron las Normas Sanitarias para la aprobación de Proyectos para la Construcción y Operación de Rellenos Sanitarios de Seguridad determinó que Comité Ambiental de los Rellenos Sanitarios serían creados mediante resolución por el MINSA y que estaría constituido por ANAM, MINSA, la sociedad civil y los representantes de los municipios.

Que por medio del Decreto Ejecutivo N° 275 de julio de 2004, se aprobó las normas sanitarias para el diseño, ubicación, construcción, especificaciones técnicas y operación y clausura de rellenos sanitarios mecanizados con capacidad superior a trescientas (300) toneladas métricas de desechos sólidos no peligrosos.

Que el artículo 23 del Decreto Ejecutivo N° 275 de julio de 2004, establece que la operación de los rellenos sanitarios debe realizarse bajo la responsabilidad de un ingeniero ambiental, ingeniero sanitario, ingeniero civil o un técnico en ingeniería sanitaria.

Que mediante acuerdo municipal 21 del 15 de octubre del 2020, se regulo la recolección, transporte y disposición de desecho sólidos, en el distrito de Chame.

Además, se derogó cualquier convenio relacionado a la actividad de recolección de basura.

Que el Municipio de Chame, suscribió convenio con el Ministerio de Educación, para la recolección, transporte y disposición de desechos sólidos y de áreas verdes, en las escuelas públicas dentro del distrito de Chame.

Que, mediante acto administrativo, para el mes de febrero del 2021, se le notificó a la empresa **LIMASA ENTERPRISE**, la decisión del Municipio de Chame de rescindir el convenio, dándole el debido proceso y los recursos que establece la ley, por lo que la decisión está en firme.

Que el municipio de Chame, tiene el derecho de designar la empresa, que se encargue de brindar el servicio de recolección transporte y disposición de desechos sólidos y de áreas verdes, por lo que se hace necesario realizar adendas en el convenio a fin de designar la empresa autorizada por el consejo Municipal.

Que el Municipio de Chame, mediante acuerdo municipal autorizó al alcalde a suscribir convenio con la empresa **ECO-SEPTIC**, relacionado con la recolección, transporte y disposición final de los desechos sólidos y áreas verdes, dentro del distrito.

TITULO I DISPOSICIONES GENERALES

ARTÍCULO 1.- El presente Acuerdo regula el proceso relacionado con la recolección, transporte y disposición final de los desechos sólidos y desechos de áreas verdes, de los Centros Educativos públicos del distrito de Chame.

ARTÍCULO 2.- Se faculta al señor Alcalde a fin que realice convenio o adenda al convenio existente entre el Municipio de Chame y el Ministerio de Educación.

ARTÍCULO 3.- La empresa designada a realizar el servicio de recolección, transporte y disposición final de los desechos sólidos y limpieza perimetral de áreas verdes de los Centros Educativos del distrito de Chame, es **ECO-SEPTIC**.

ARTÍCULO 4.- La tasa o porcentaje que la empresa pague el Municipio de Chame, sobre los pagos percibidos por el Ministerio de Educación, serán regulados mediante el convenio existente entre el Municipio de Chame y la empresa **ECO-SEPTIC**. Por lo que se autoriza al alcalde para realizar adendas al convenio, de ser necesario, para garantizar el pago correspondiente.

ARTÍCULO 5.- Este acuerdo comenzará a regir a partir de su firma. Sin excluir su posterior promulgación en la gaceta oficial.

Dado en el salón de reuniones del Honorable Concejo de Chame a los 09 días del mes de Septiembre del 2021.

Presentado a la consideración por el Honorable Alcalde del Distrito de Chame.

H.C. Licdo. Roberto Moran
Presidente del Concejo Municipal

Sra. Yessiel Moran
Secretaria del Concejo Municipal

Ejecútese, Cúmplase y Archívese,



H.A. Abdul Juliao Antadilla
Alcalde DTTO de Chame



Sra. Arelis Maytin
Secretaria Alcaldía Municipal

Certifico que todo lo anterior es
Fiel Copia de Su Original

Concejo de Chame 22 de 9 de 2021

Secretaria: ymf



**REPUBLICA DE PANAMA
PROVINCIA DE VERAGUAS
DISTRITO DE SANTA FE
CONCEJO MUNICIPAL DE SANTA FE**



**ACUERDO N° 06
(Del 15 de julio de 2021)**

POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA EL ACUERDO N°.14 DEL 30 DE SEPTIEMBRE DE 2019 Y ACUERDAN QUE EN REUNION CELEBRADA EL DIA 15 DE JULIO DE 2021, SE APROBO POR UNANIMIDAD LA SUMA DE VEINTE MIL BALBOAS (B/. 20,000.00) DE LA PARTIDA DEL PROGRAMA DE INVERSION DE OBRAS PUBLICAS Y SERVICIOS MUNICIPALES (PIOPSM) DE OCHO (8) JUNTAS COMUNALES (SANTA FE-CABECERA, CALOVEBORA, EL ALTO, EL CUAY, EL PANTANO, GATUNCITO, RIO LUIS Y RUBEN CANTU) Y LA ALCALDIA PARA LA COMPRA DEL TERRENO PARA LA CONSTRUCCION DEL HOSPITAL DE SANTA FE.

El Honorable Concejo Municipal del Distrito de Santa Fe, en Uso de sus Facultades Constitucionales y Legales,

CONSIDERANDO:

Que, teniendo en cuenta que una de las necesidades más latente y prioritarias para más de 22,500 habitantes y considerando que somos u Distrito recientemente declarado como Municipio de destino turístico, se hace indispensable la adquisición de un terreno para la futura construcción de un centro hospitalario, acorde con las necesidades actuales y futuras de la población.

Que el Honorable Concejo Municipal de Santa Fe, aprobó por unanimidad la suma de Veinte mil (B/. 20,000.00) de la Partida del Programa de Inversión de Obras Públicas y Servicios Municipales (PIOPSM) por cada una de las ocho (8) Juntas Comunes (Santa Fe-Cabecera, Calovébora, El Alto, El Cuay, El Pantano, Gatuncito, Río Luís y Rubén Cantú) y la Alcaldía para la adquisición del terreno para la Construcción del Hospital de Santa Fe.

Que se hace necesario la adquisición de un terreno, ya que ni el Municipio, ni el Ministerio de Salud cuentan con terrenos ni con fondos para la compra del mismo.

Que las juntas comunales de Santa Fe-Cabecera, Calovébora, El Alto, El Cuay, El Pantano, Gatuncito, Río Luís y Rubén Cantú y la Alcaldía Municipal de Santa Fe, aprueban y transferirán dicha suma para la adquisición de terreno, que este acorde a las exigencias técnicas que amerite la construcción de un centro hospitalario.

Que la junta comunal de Río Luís, aún mantiene la suma de Veinte mil (B/. 20,000.00) de la Partida del Programa de Inversión de Obras Públicas y Servicios Municipales (PIOPSM), del Presupuesto Vigencia Fiscal Año 2020, para la adquisición de dicho terreno.

ACUERDA

ARTÍCULO PRIMERO: Aprobar como en efecto se aprueba, la suma de Veinte mil (B/. 20,000.00) de la Partida del Programa de Inversión de Obras Públicas y Servicios Municipales (PIOPSM) correspondientes a las Vigencias 2020 y 2021 de ocho (8)

Juntas Comunales (Santa Fe-Cabecera, Calovébora, El Alto, El Cuay, El Pantano, Gatuncito, Río Luís y Rubén Cantú) y la Alcaldía para la adquisición del terreno para la Construcción del Hospital de Santa Fe.

ARTICULO SEGUNDO: Este Acuerdo modifica el **ACUERDO MUNICIPAL N°.14 del 30 de septiembre de 2019.**

ARTICULO TERCERO: La suma de veinte mil balboas con 00/100, (B/.20,000.00) de la Partida del Programa de Inversión de Obras Públicas y Servicios Municipales (PIOPSM), que aportaran las ocho (8) Juntas Comunales, más la suma que aportará la Alcaldía serán transferidas a la Cuenta **MUNICIPIO DE SANTA FE-FONDO DE INVERSION-ALCALDIA DE SANTA FE, CUENTA N°.10000196991.**

ARTICULO CUARTO: Que si por cualquier circunstancia, no se hace efectiva la adquisición del terreno, las sumas aportadas serán transferidas a sus respectivas Juntas Comunales y la suma correspondiente a la Alcaldía.

ARTICULO QUINTO: Que, de realizarse la adquisición del terreno, los remanentes, serán devueltos equitativamente entre las Juntas Comunales y Alcaldía.

ARTICULO SEXTO: Este Acuerdo regirá a partir de su sanción.

ARTICULO SEPTIMO: Enviar copia de este Acuerdo a los Departamentos correspondientes y Archivo.

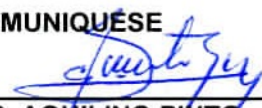
FUNDAMENTO DE DERECHO: Ley 37 de 29 de junio de 2009, modificada por la Ley 66 de 29 de octubre de 2015, Decreto N°.70-2017-DMYSC del 2017.

DADO EN EL SALON DE SESIONES DEL CONCEJO MUNICIPAL DE SANTA FE A LOS QUINCE (15) DIAS DEL MES DE JULIO DEL AÑO DOS MIL VEINTIUNO (2021).

COMUNIQUESE

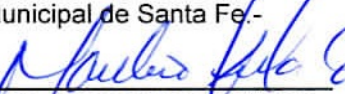
Y

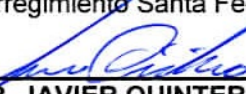
CUMPLASE

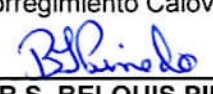

H.R. AQUILINO PINTO
Presidente del Concejo
Municipal de Santa Fe.-

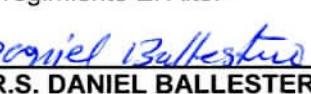

SRA. CORALIA ABREGO
Secretaria del Concejo
Municipal de Santa Fe.-

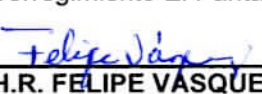

H.R. JOSE A. CASTRELLON
Corregimiento Santa Fe-Cabecera

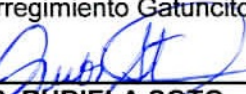

H.R. MARCELINO PINEDA
Corregimiento Calovébora. -


H.R. JAVIER QUINTERO
Corregimiento El Alto. -


H.R.S. BELQUIS PINEDA
Corregimiento El Pantano. -


H.R.S. DANIEL BALLESTERO
Corregimiento Gatuncito


H.R. FELIPE VASQUEZ
Corregimiento Río Luís. -


H.R. RUBIELA SOTO
Corregimiento Rubén Cantú. -

ALCALDIA MUNICIPAL DE SANTA FE
SANTA FE, 15 DE JULIO DE 2021

SANCIONADO PARA TODOS LOS EFECTOS LEGALES


H.A. JORGE E. CARDENAS R.
Alcalde Municipal de Santa Fe.-


LCDA. JUDITH MUÑOZ
Secretaria de la Alcaldía de Santa Fe.-



AVISOS

AVISO AL PÚBLICO. Para dar cumplimiento al Artículo 777 del Código de Comercio, aviso al público general, que yo, **GEORGE WANG LONG**, con cédula de identidad personal No. 8-830-1187, en mi calidad de propietario del establecimiento denominado **MINI MARKET FORTUNATE**, aviso de operación No. 8-830-1187-2016-504072, ubicado en provincia de Panamá, distrito de Panamá, corregimiento de Bella Vista, calle 52, edificio **PH THE SEAWAVES**, planta baja, local No. 7, anuncio y certifico que traspaso al señor **ARISTIDES RODRÍGUEZ RUIZ**, con cédula de identidad personal No. 2-128-139, con domicilio en la provincia de Coclé, distrito de Penonomé, corregimiento de Chiguirí arriba, urbanización Tavidal Abajo, casa s/n, quien acepta el traspaso de dicho aviso de operación y establecimiento comercial. Atentamente, George Wang Long. Cédula: 8-830-1187. L. 202-112709741. Tercera publicación.

AVISO AL PÚBLICO. Para dar cumplimiento al Artículo 777 del Código de Comercio, aviso al público general, que yo, **CINTY CHEN CHAN**, con cédula de identidad personal No. 8-878-743, en mi calidad de propietaria del establecimiento denominado **MINI SÚPER LA FORTALEZA**, aviso de operación No. 8-878-743-2018-580800, ubicado en la provincia de Panamá Oeste, distrito de Arraiján, corregimiento de Nuevo Emperador, calle principal, entrada Bosque Arraiján, casa: finca 121395, urbanización Nuevo Emperador; anuncio y certifico que traspaso a la señora **JENIE CHONG WEN**, con cédula de identidad personal No. 8-841-1223, con domicilio en la provincia de Panamá Oeste, distrito de Arraiján, quien acepta el traspaso de dicho aviso de operación y establecimiento comercial. A la vez anuncio que se cambiará el nombre comercial a **MINI SÚPER ALTOS EMPERADOR**. Atentamente, Cinty Chen Chan. Cédula: 8-878-743. L. 202-112709818. Tercera publicación.

AVISO. En cumplimiento al Artículo 777 del Código de Comercio, yo, **LINDA CHAN FU**, mujer, comerciante, con cédula de identidad personal No. 8-815-303, hago del conocimiento público que he traspasado mediante derecho a llave el establecimiento comercial denominado **ABARROTERÍA – BODEGA IMPERIAL**, con el aviso de operación 8-815-303-2007-96749, ubicado en provincia de Panamá, distrito de Panamá, corregimiento de Río Abajo, Cl. Vía España, al Sr. **MAYKOL CHANG SONG**, panameño, con cédula de identidad

personal No. 8-958-855. Atentamente, Linda Chan Fu Vega. Céd. 8-815-303. L. 202-112717083. Segunda publicación.

AVISO DE TRASPASO. Yo, **WEIJIE QIU DE LUO**, mujer, panameña, mayor de edad, casada, portadora de la cédula de identidad personal número N-21-679, vecina de la ciudad de Panamá, por este medio hago del conocimiento que para dar cumplimiento a lo establecido en el Artículo 777 del Código de Comercio, se avisa al público que el negocio denominado **MINI SÚPER MI PUEBLITO**, amparado bajo el aviso de operación No. N-21-679-2019-614634, ubicado en la provincia de Panamá Oeste, distrito de La Chorrera, corregimiento de Puerto Caimito, barriada Quintas del Pacífico, calle 42 final, casa S/N, ha sido traspasado a favor de **TIEN WEI WONG ZHU**, varón, panameño, mayor de edad, casado, portador de la cédula de identidad personal número 8-870-872, vecino de esta ciudad. L. 202-112709050. Primera publicación.

EDICTOS



AUTORIDAD NACIONAL DE
ADMINISTRACIÓN DE TIERRAS
ANATI

DIRECCION NACIONAL DE TITULACION Y REGULARIZACION PROVINCIA DE COCLE

EDICTO N°118-2021

El suscrito Funcionario Sustanciador de la Dirección Administrativa Regional de Coclé

HACE SABER:

Que NEDELKA AÑINO RAMOS nacionalidad, PANAMENÑA de sexo FEMENINO estado civil CASADA mayor de edad con número de identidad personal N° 8-813-1139, con residencia en ARRAIJAN corregimiento ARRAIJAN (CABECERA) distrito ARRAIJAN provincia de PANAMA OESTE; con ocupación ENFERMERA, ha solicitado la adjudicación de un terreno baldío nacional ubicado en la provincia de COCLE, distrito de NATA, corregimiento de TOZA, lugar EL CORTEZO dentro de los siguientes linderos:

NORTE: CARRETERA PRINCIPAL DE 20.00M HACIA LA PANAMERICANA HACIA TOZA

SUR: FINCA N°45145, COD, UBICACIÓN N°2306 PROPIEDAD DE TEOFILA ARCIA CHANIS

ESTE: FINCA N°469838, COD. UBICACIÓN N°2306 PROPIEDAD DE DIGNO ARCIA CHANIS

OESTE: FINCA N°45145, COD, UBICACIÓN N°2306 PROPIEDAD DE TEOFILA ARCIA CHANIS

Con una superficie de 0 hectáreas, más 651 metros cuadrados, con 18 decímetros cuadrados

El expediente lleva el número de identificación: 2-568-19 del 19 de JULIO del año 2019.

Para efectos legales, el presente edicto se fijará por quince (15) días hábiles en la Dirección Regional y en la Alcaldía o Corregidora o Casa de Justicia Comunitaria de Paz de TOZA – HUACAS se publicará por tres (3) días consecutivos en un periódico de circulación nacional, y un (1) día en la Gaceta Oficial; para que cualquier persona que sienta que la solicitud de adjudicación le afecte, podrá anunciar ante la ANATI su oposición a la misma, hasta quince (15) días hábiles después de efectuada la última publicación.

FUNDAMENTO JURÍDICO: artículos 108, 131 y 133 de la Ley 37 de 1962.

Dado en la ciudad de, PENONOME a los (28) días del mes de JULIO DE 2021

Firma:

Nombre: JORGE RODRIGUEZ
SECRETARIA(O) AD HOC



Firma:

Nombre: DAN-EL ROSAS ZAMBRANO
FUNCIONARIO(A) SUSTANCIADOR

GACETA OFICIAL

Liquidación: 202112053562



AUTORIDAD NACIONAL DE
ADMINISTRACIÓN DE TIERRAS
ANATI

AUTORIDAD NACIONAL DE ADMINISTRACIÓN DE TIERRAS
DIRECCIÓN NACIONAL DE TITULACIÓN Y REGULARIZACIÓN
DIRECCIÓN ADMINISTRATIVA REGIONAL DE COLÓN

EDICTO N°. 3-076-2021

El suscrito Funcionario Sustanciador de la Dirección Administrativa Regional de Colón.

HACE SABER:

Que **BLUE SKY 23 INC**, Folio No. **618546**, Documento No. **1355772**, Rep. Legal **CHRISTOPHER SIMON FIELD** Pas. **761299625**, ha solicitado la adjudicación de un terreno patrimonial ubicado en la provincia de **Colón**, distrito de **Colón**, corregimiento de **Buena Vista**, lugar **Altamira** dentro de los siguientes linderos:

NORTE: Resto libre de la Finca 4895, Tomo 735, Folio 56, Código de Ubicación 3015 propiedad del M.I.D.A ocupado por: Miguel Buch.

SUR: Resto libre de la Finca 4895, Tomo 735, Folio 56, Código de Ubicación 3015 propiedad del M.I.D.A ocupado por: Yina E. Peters.

ESTE: Camino Existente de 10.00m. de ancho hacia Altos de Divisa hacia Altamira.

OESTE: Camino Existente de 10.00m. de ancho hacia Altos de Divisa hacia Altamira.

Con una superficie de Quince hectáreas, más dieciocho metros cuadrados, con siete decímetros cuadrados (**15 Has. + 0018.07M²**). a segregarse de la finca madre patrimonial número **4895**, código de Tomo/Rollo **735**, Folio/Documento **56**, Código de ubicación 3015, propiedad del Ministerio de Desarrollo Agropecuario.

El expediente lleva el número de identificación: 3-87-11 de 31 de marzo del año 2011.

Para efectos legales, el presente edicto se fijará por quince (15) días hábiles en la Dirección Regional y en la Alcaldía o Corregiduría o Casa de Justicia Comunitaria de Paz; se publicará por tres (3) días consecutivos en un periódico de circulación nacional, y un (1) día en la Gaceta Oficial; para que cualquier persona que sienta que la solicitud de adjudicación le afecte, podrá anunciar ante la ANATI su oposición a la misma, hasta quince (15) días hábiles después de efectuada la última publicación.

FUNDAMENTO JURÍDICO: artículos 108, 131 y 133 de la Ley 37 de 1962.

Dado en la ciudad de Colón, a los treinta (30) día del mes de junio del año dos mil veintiuno (2021).

Firma:

Nombre: Rosa E. Corpas
SECRETARIA(O) AD HOC

Firma:

Nombre: ARISHELL COX
FUNCIONARIO(A) SUSTANCIADOR(A)





**AUTORIDAD NACIONAL DE
ADMINISTRACIÓN DE TIERRAS
ANATI**

**DIRECCIÓN NACIONAL DE TITULACIÓN Y REGULARIZACIÓN
DIRECCIÓN ADMINISTRATIVA REGIONAL DE CHIRIQUI**

EDICTO N° 343-2021

El suscrito Funcionario Sustanciador de la Dirección Administrativa Regional de CHIRIQUI

HACE SABER:

Que GLADYS DEL CARMEN MORALES SANCHEZ DE QUINTERO con número de identidad personal 4-136-2206 ha solicitado la adjudicación de un terreno baldío nacional ubicado en la provincia de CHIRIQUI, distrito de BUGABA corregimiento de SORTOVA lugar NUEVA ESPERANZA, MUJER de nacionalidad PANAMEÑA, MAYOR DE EDAD, CASADA, ocupación ADMINISTRADORA DEL HOGAR dentro de los siguientes linderos:

Norte: TERRENOS NACIONALES OCUPADOS POR: GLADYS DEL CARMEN MORALES SANCHEZ DE QUINTERO.

Sur: FOLIO REAL N° 322675 CODIGO DE UBICACIÓN 4414 PROPIEDAD DE FLORENTINA FUENTES VILLARREAL.

Este: TERRENOS NACIONALES OCUPADOS POR: ALBERTO CASTILLO.

Oeste: CAMINO DE TIERRA DE 15.00M A VIA VOLCAN A LA VIA LA COLONIA -ESCOBAL.

con una superficie de 00hectáreas, más 578 metros cuadrados, con 84 decímetros cuadrados.

El expediente lleva el número de identificación: ADJ-4-756 de 08 de NOVIEMBRE del año 2019.

Para efectos legales, el presente edicto se publicará por tres (3) días en un periódico de circulación nacional, y se fijará por quince (15) días hábiles consecutivos en un lugar visible de la Dirección Regional y de la Corregiduría o Casa de Justicia Comunitaria de Paz; para que cualquier persona que sienta que la solicitud de adjudicación le afecte, podrá anunciar ante la ANATI su oposición a la misma, hasta cinco (5) días hábiles después de efectuada la publicación en el periódico.

FUNDAMENTO JURÍDICO: artículo 5, numeral 4, del Decreto Ejecutivo N° 45 del 7 de junio del 2010.

Dado en la ciudad de David, al día (10) días del mes de AGOSTO del año 2021.

Firma:

Nombre:

YAMILETH BEITIA
SECRETARÍA(O) AD HOC

Firma:

Nombre:

LICDA. ANABEL CERRUD
FUNCIONARIO(A) SUSTANCIADOR(A)





**AUTORIDAD NACIONAL DE
ADMINISTRACIÓN DE TIERRAS
ANATI**

**DIRECCIÓN NACIONAL DE TITULACIÓN Y REGULARIZACIÓN
DIRECCIÓN ADMINISTRATIVA REGIONAL DE CHIRIQUI**

EDICTO N° 344-2021

El suscrito Funcionario Sustanciador de la Dirección Administrativa Regional de CHIRIQUI

HACE SABER:

Que GLADYS DEL CARMEN MORALES SANCHEZ DE QUINTERO con número de identidad personal 4-136-2206 ha solicitado la adjudicación de un terreno baldío nacional ubicado en la provincia de CHIRIQUI, distrito de BUGABA corregimiento de SORTOVA lugar NUEVA ESPERANZA, MUJER de nacionalidad PANAMEÑA, MAYOR DE EDAD, CASADA, ocupación ADMINISTRADORA DEL HOGAR dentro de los siguientes linderos:

Norte: TERRENOS NACIONALES OCUPADOS POR: ROSARIO DEL MILAGRO CASTILLO.

Sur: TERRENOS NACIONALES OCUPADOS POR: GLADYS DEL CARMEN MORALES SANCHEZ DE QUINTERO.

Este: TERRENOS NACIONALES OCUPADOS POR: ALBERTO CASTILLO.

Oeste: CAMINO DE TIERRA DE 15.00M A VIA VOLCAN A LA VIA LA COLONIA -ESCOBAL.

con una superficie de 00hectáreas, más 575 metros cuadrados, con 22 decímetros cuadrados.

El expediente lleva el número de identificación: ADJ-4-88 de 29 de ENERO del año 2020.

Para efectos legales, el presente edicto se publicará por tres (3) días en un periódico de circulación nacional, y se fijará por quince (15) días hábiles consecutivos en un lugar visible de la Dirección Regional y de la Corregiduría o Casa de Justicia Comunitaria de Paz; para que cualquier persona que sienta que la solicitud de adjudicación le afecte, podrá anunciar ante la ANATI su oposición a la misma, hasta cinco (5) días hábiles después de efectuada la publicación en el periódico.

FUNDAMENTO JURÍDICO: artículo 5, numeral 4, del Decreto Ejecutivo N° 45 del 7 de junio del 2010.

Dado en la ciudad de David, al día (10) días del mes de AGOSTO del año 2021.

Firma:

Nombre:

YAMILETH BEITIA
SECRETARIA(O) AD HOC

Firma:

Nombre:

LICDA. ANABEL CERRUD
FUNCIONARIO(A) SUSTANCIADOR(A)



GACETA OFICIAL

Liquidación: 202112314309



AUTORIDAD NACIONAL DE ADMINISTRACIÓN DE TIERRAS
DIRECCIÓN NACIONAL DE TITULACIÓN Y REGULARIZACIÓN
DIRECCIÓN ADMINISTRATIVA REGIONAL DE PANAMA OESTE

EDICTO N° 247

El suscrito Funcionario Sustanciador de la Dirección Administrativa Regional de Panamá Oeste

HACE SABER:

Que **ROLANDO ENRIQUE DE SALAS SANTOS** con número de identidad personal **8-457-578** ha solicitado la adjudicación de un terreno baldío nacional ubicado en la provincia de **PANAMA OESTE**, distrito de **LA CHORRERA**, corregimiento de **HURTADO** lugar **LLANITOS VERDE** dentro de los siguientes linderos:

Norte: **TERRENOS NACIONALES OCUPADO POR: AGUSTIN GONZALEZ.**

Sur: **TERRENOS NACIONALES OCUPADOS POR: ALFREDO ANEL ALVEO RIVERA**

Este: **CARRETERA DE ASFALTO 30.00M HACIA CERRO CAMA HACIA SANTA RITA.**

Oeste: **TERRENOS NACIONALES OCUPADOS POR: PASCUAL ALVEO.**

Con una superficie de **0** hectáreas, más **5738** metros cuadrados, con **43** decímetros cuadrados.

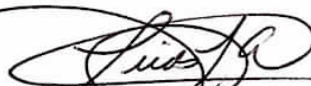
El expediente lleva el número de identificación: **8-5-443-2016** de **7** de **OCTUBRE** del año **2016**.

Para efectos legales, el presente edicto se fijará por quince (15) días hábiles en la Dirección Regional y en la Alcaldía o Corregiduría o Casa de Justicia Comunitaria de Paz; se publicará por tres (3) días consecutivos en un periódico de circulación nacional, y un (1) día en la Gaceta Oficial; para que cualquier persona que sienta que la solicitud de adjudicación le afecte, podrá anunciar ante la ANATI su oposición a la misma, hasta quince (15) días hábiles después de efectuada la última publicación.

FUNDAMENTO JURÍDICO: artículos 108, 131 y 133 de la Ley 37 de 1962.

Dado en la Provincia de **PANAMA OESTE** a los (8) días del mes de **NOVIEMBRE** del año **2019**

Firma: 
Nombre: Laida Martínez
SECRETARIA(O) AD HOC

Firma: 
Nombre: LIDIA LEIDIS GUTIERREZ
FUNCIONARIO(A) SUSTANCIADOR(A)

FIJADO HOY:		
Día	Mes	Año
A las:		

Firma: _____
Nombre: _____
SECRETARIO ANATI



DESFIJADO HOY:		
Día	Mes	Año
A las:		

Firma: _____
Nombre: _____
SECRETARIO ANATI

GACETA OFICIAL
Liquidación: 202 112 652 829