

ÍNDICE	
LIBRO I – GENERALIDADES	
TÍTULO I	
DISPOCISIONES GENERALES	
CAPÍTULO I – DEFINICIONES, ABREVIATURAS Y REGLAS	
Artículos 1 – 5	Sección Primera – Definiciones, Abreviaturas, símbolos
TÍTULO II	
EXENCIONES	
CAPITULO I - GENERALIDADES	
Artículo 6	Sección Primera – Aplicabilidad
Artículos 7 – 9	Sección Segunda – Terminología
Artículos 10 – 11	Sección Tercera – Generalidades
Artículo 12	Sección Cuarta – Autoridad de Emisión
Artículo 13	Sección Quinta – Solicitud
Artículo 14	Sección Sexta – Contenido de la solicitud
Artículos 15 – 18	Sección Séptima – Evaluación
Artículos 19 – 20	Sección Octava – Aprobación
Artículo 21	Sección Novena – Rechazo
Artículo 22	Sección Décima – Vigencia
Artículo 23	Sección Décima Primera – Enmienda de Especificaciones de Operaciones
Artículo 24	Sección Décima Segunda –
Artículo 25	Sección Décima Tercera – Disposiciones finales

TÍTULO III	
PUBLICACIONES AERONÁUTICAS	
CAPITULO I – GENERALIDADES	
Artículos 26 – 42	Sección Primera - Aplicabilidad
TÍTULO IV	
ADOPCIÓN, ENMIENDA, MODIFICACIÓN DEL RACP Y DIFERENCIAS CON LOS	
ANEXOS DE LA OACI	
CAPITULO I – GENERALIDADES Y DEFINICIONES	
Artículo 43	Sección Primera – Aplicabilidad
Artículo 44	Sección Segunda – Definiciones
CAPITULO II – GENERALIDADES Y DEFINICIONES	
Artículo 45	Sección Primera – Aplicabilidad
Artículo 46	Sección Segunda – Proceso para la adopción del RACP
Artículo 47	Sección Tercera – Redacción del RACP
Artículo 48	Sección Cuarta – Uso de Definiciones y términos
Artículo 49	Sección Quinta – Unidades de medida
Artículo 50	Sección Sexta – Estructura y Numeración del RACP
Artículo 51	Sección Séptima – Formato del RACP
CAPITULO III – ADOPCIÓN AL RACP	
Artículo 52	Sección Primera – Aplicabilidad
Artículo 53	Sección Segunda – Emisión
CAPITULO IV – ADOPCIÓN AL RACP	
Artículo 54	Sección Primera – Aplicabilidad

CAPITULO V – ENMIENDAS DEL RACP EN FUNCIÓN A LOS ANEXOS OACI	
Artículo 55	Sección Primera – Generalidades
CAPITULO VI – DIFERENCIAS CON LOS ANEXOS DE OACI	
Artículo 56	Sección Primera – Generalidades
TÍTULO V	
PROCEDIMIENTOS DE INFRACCIONES Y SANCIONES	
CAPITULO I – GENERALIDADES	
Artículo 57	Sección Primera – Generalidades
CAPITULO II – DISPOSICIONES GENERALIDADES	
Artículos 58 – 71	Sección Primera – Generalidades
CAPITULO III – INVESTIGACIÓN	
Artículos 72 – 80	Sección Primera – Generalidades
CAPITULO IV – AUDIENCIA	
Artículos 81 – 98	Sección Primera – Generalidades
CAPITULO V – RESOLUCIÓN	
Artículos 99 – 103	Sección Primera – Generalidades
CAPITULO VI – RECURSOS	
Artículos 104 – 115	Sección Primera – Generalidades
CAP. VII – PAGO DE MULTA	
Artículos 116 – 117	Sección Primera – Generalidades

**LIBRO I
GENERALIDADES**

**TÍTULO I
DISPOSICIONES GENERALES**

**CAPÍTULO I
DEFINICIONES, ABREVIATURAS Y REGLAS¹**

Artículo 1: Definiciones y abreviaturas. Para los efectos del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), cuando se utilicen los términos que a continuación se mencionan, tendrán el significado y alcance que se expresa en cada definición.

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:

- (1) 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.
- (2) 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.
- (3) 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.

Aceptado

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

¹ Modificado mediante Resolución JD 012 del 21 de agosto de 2015, publicado en G.O. 27854-A

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.

Actuación humana

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

Acuerdo ADS

Plan de notificación ADS que rige las condiciones de notificación de datos ADS (o sea, aquellos que exige la dependencia de servicios de tránsito aéreo, así como la frecuencia de dichas notificaciones, que deben acordarse antes de proporcionarse los servicios ADS).

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 u otras regulaciones internacionales como son las LAR's, sin ningún tipo de requisitos adicionales. Para los propósitos de la adopción del código de regulaciones de los 14 CFR en materia del código de aeronavegabilidad se entenderá como aceptación del mismo.²

Aerodino

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

² Ibídem a la nota 1 de la página 1

Aeródromo

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

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:

(1) 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.

(2) Aeródromo de alternativa en ruta

Aeródromo en el que podría aterrizar una aeronave si ésta experimentara condiciones no normales o de emergencia en ruta.

(3) 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.

(4) 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 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 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.

Aeronavegabilidad

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

- (1) Su Certificado de Aeronavegabilidad se encuentre vigente
- (2) Se le haya expedido, cuando corresponda, la respectiva "Aprobación de Retorno al Servicio".
- (3) Cumpla las especificaciones (Hojas de Datos) de su Certificado Tipo.
- (4) 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.

Alerfa

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

Alteración

Sustituir alguna parte, componente o dispositivo de una aeronave por otra parte aprobada de diferente tipo, que no sea parte del diseño tipo original de la aeronave, tal como está descrito en las especificaciones de la misma (Hoja de Especificaciones del Certificado Tipo, Lista de Equipamiento aprobado del fabricante). Toda alteración debe estar respaldada por el respectivo Certificado Tipo Suplementario.

Alteración mayor

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

- (1) 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
- (2) Que no esta 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:

- (1) 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.
- (2) La presión de admisión máxima continua nominal; en el caso de motores recíprocos, la potencia máxima continua 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(1000 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.

Aprobado

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

A Prueba de Incendio

- (1) 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.
- (2) 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 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 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 ensamblaje

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 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 prohibida

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

Armonización

Conjunto de reformas efectuadas en el presente reglamento y/o procedimientos con base las normas y métodos recomendados de OACI y en los LAR, para lograr en un plazo, un ambiente en el cual todos los Estados tienen requisitos y condiciones similares para emitir una certificación o licencia aeronáutica y que por tanto, una sola certificación realizada por cualquier Autoridad Aeronáutica de un Estado miembro del SRVSOP, podría ser aceptable para el resto de los Estados miembros. Se podrán mantener requisitos adicionales siempre y cuando sean informados a los otros Estados mediante la incorporación de un Apéndice al LAR, para su verificación por cualquier Autoridad Aeronáutica de los Estados miembros del SRVSOP al momento de emitir una certificación en este ambiente armonizado.³

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 anticollisión

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

Asignaciones

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

³ Ibídem a la nota 1 de la página 1

- (1) Vuelo.
- (2) Reserva de Vuelo.
- (3) Entrenamiento en vuelo y en tierra.
- (4) Traslado en Servicio.
- (5) Base Temporal.

Aterrizaje forzoso seguro

Aterrizaje o amaraaje 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.

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

(2) 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 ACC 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 ACC, sobre un tema de interés legítimo para ambas partes.

Autoridad Aeronáutica Civil (AAC).

Es el organismo oficial de la República de Panamá directamente responsable por la regulación de todos los aspectos de la aviación civil. En el texto del RACP también deberá entenderse AAC como la Dirección o Departamento en el cual el Director General ha delegado la función respectiva correspondiente y cuando estos toman la acción respectiva con su firma o la devuelvan al Director General para su aprobación y refrendo.

Autoridad aeronáutica competente

- (1) En cuanto a la Aeronavegabilidad, la Autoridad Aeronáutica del Estado responsable del Diseño Tipo, de la Certificación Tipo o de la fabricación de un Producto Aeronáutico.
- (2) Con respecto a aeronaves arrendadas, es la Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula.

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

- (1) En los vuelos sobre alta mar: la Autoridad apropiada del Estado de Matrícula.
- (2) 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.

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.

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 donde el Operador y/o Explotador tiene un centro de desarrollo habitual de operaciones en el cual se encuentran asignados los tripulantes y las aeronaves.

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:

- (1) *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.
- (2) *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.
- (3) *Calle de salida rápida.* Calle de rodaje que se une a una pista en un ángulo agudo y está proyectada de modo que permita a los aviones que aterrizan virar a velocidades mayores que las que 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 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.

Carga de rotura

La carga límite multiplicada por el coeficiente de seguridad apropiado.

Categoría

- (1) 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.
- (2) 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.

- (1) Categoría A: velocidad menor de 91 nudos.
- (2) Categoría B: Velocidad de 91 nudos o más, pero menos de 121 nudos.
- (3) Categoría C: Velocidad de 121 nudos o más, pero menos de 141 nudos.
- (4) Categoría D: Velocidad de 141 nudos o más, pero menos de 166 nudos.
- (5) 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:

- (1) Agrícolas.
- (2) Conservación de la flora y la fauna.
- (3) Reconocimiento aéreo, patrullaje, observación y control meteorológico.
- (4) Fotografía aérea y Publicidad aérea.
- (5) 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 5,700 Kg. (12,500 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.

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.

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:

- (1) Hoja de Especificación
- (2) Manual de Vuelo Aprobado
- (3) Certificado de Aeronavegabilidad
- (4) 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

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

- (2) 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.⁴

Clase

- (1) 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.
- (2) 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.
- (3) 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 Clases A a G.

⁴ Ibídem a la nota 1 de la página 1

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.

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:

- (1) 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.
- (2) Clase "B": la combinación donde la carga externa es arrojable y durante la operación del helicóptero es levantada de la tierra o del agua.
- (3) 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.
- (4) 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.

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.

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.

Condiciones IFR

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

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:

- (1) Las condiciones extremas que pueden evitarse de un modo efectivo por medio de procedimientos de utilización.
- (2) 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 de mantenimiento

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.

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

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 positivo

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

Control de Tránsito Aéreo

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

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 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 adoptado por la AAC.

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.

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.

Cursos especiales

Entrenamientos establecidos en el Libro XIV del RACP destinados a capacitar al Personal Aeronáutico en tópicos especiales como: Manejo de Mercancías Peligrosas, Factores Humanos, Prevención de Accidentes, etc.

Datos técnicos aprobados

En relación a la aeronavegabilidad:

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

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 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 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 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.

Despacho básico

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

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.

Diferencia

Requisito establecido en un LAR que cualquier Estado miembro de SRVSOP considera que le es impracticable cumplir o adoptar, total o parcialmente.⁵

Director General de la Autoridad Aeronáutica Civil.

Funcionario designado por el Gobierno de la República de Panamá para llevar a cabo los deberes, responsabilidades y funciones de la actividad aeronáutica o cualquier persona a la cual éste haya delegado su autoridad provisionalmente o de manera específica.

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 aprobado

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:

- (1) *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

⁵ Ibídem a la nota 1 de la página 1

de los miembros de la tripulación de vuelo, la performance y las características de vuelo de este tipo de aeronave.

- (2) *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.
- (3) *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.

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.

Dirigible

Aerostato propulsado por motor.

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.

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.

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, las enmiendas a los LAR o por iniciativa propia de la AAC, personas (naturales o jurídicas) que así lo soliciten a una AAC.⁶

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.

Entrenador para procedimientos de vuelo

Véase Dispositivo de instrucción para simulación de vuelo.

⁶ Ibídem a la nota 1 de la página 1

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.

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.

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.

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.

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 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 Miembro

Es el Estado que ha formalizado su adhesión al Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP), notificando a la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) su deseo de integrarse al mismo, aceptando lo establecido en el acuerdo para la implantación del SRVSOP y que ha suscrito el Documento de Proyecto RLA/99/901.⁷

⁷ Ibídem a la nota 1 de la página 1

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 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 de Origen

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

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.

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.⁸

⁸ Ibídem a la nota 1 de la página 1

Experiencia reciente

Experiencia obligatoria que en un periodo de tiempo determinado debe tener el titular de la Licencia y la Habilitación 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.

CFR (“Code of Federal Regulations”)

Código de Regulaciones Federales para la Aviación Civil de los Estados Unidos de América contenidas en el Título 14 “Aeronautics and Space”.

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 (1000 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 (1000 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.

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)⁹.

⁹ Norma Iso 9000:2000 – Sistema de gestión de calidad – Fundamentos y Vocabulario.

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.

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 cuya performance, en caso de falla del motor crítico, permite aterrizar en la zona de despegue interrumpido o continuar el vuelo en condiciones de seguridad hasta un área de aterrizaje apropiada, según el momento en que ocurra la falla.

Helicóptero de Clase de Performance 2

Helicóptero cuya performance, en caso de falla del motor crítico, permite continuar el vuelo en condiciones de seguridad, salvo cuando la falla tiene lugar antes de un punto definido después del despegue o después de un punto definido antes del aterrizaje, en cuyos casos puede ser necesario realizar un aterrizaje forzoso.

Helicóptero de Clase de Performance 3

Helicóptero cuya performance, en caso de falla del motor en cualquier punto del perfil de vuelo, requiere un aterrizaje forzoso.

Heliplataforma

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

Helipuerto

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

Helipuerto de alternativa

Helipuerto especificado en el plan de vuelo, al cual puede dirigirse el helicóptero cuando no sea aconsejable aterrizar en el helipuerto de aterrizaje previsto

Nota. El helipuerto de alternativa puede ser el helipuerto de salida.

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 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.

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 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, 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.

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.

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.

Junta General (JG)

Órgano máximo del SRVSOP integrado por un representante de cada Estado miembro, preferentemente quien tenga la responsabilidad de la administración de la seguridad operacional de la aviación civil de su Estado.¹⁰

Lesión grave

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

- (1) Requiera hospitalización durante más de 48 horas dentro de los siete días contados a partir de la fecha en que se sufrió la lesión.
- (2) 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).
- (3) Ocasione heridas que den lugar a hemorragias graves, lesiones a nervios, músculos o tendones.
- (4) Ocasione daños a cualquier órgano interno.
- (5) Ocasione quemaduras de segundo o tercer grado u otras quemaduras que afecten más del 5% de la superficie del cuerpo.
- (6) Sea imputable al contacto, comprobado, con sustancias infecciosas o a la exposición a radiaciones perjudiciales.

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.

¹⁰ Ibídem a la nota 1 de la página 1

Límites 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.

Mantenimiento

Ejecución de los trabajos requeridos para asegurar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves, lo que incluye una o varias de las siguientes tareas: reacondicionamiento, inspección, reemplazo de piezas, rectificación de defecto e incorporación de una modificación o reparación.

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 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.

Manual de Operaciones

Manual que contiene procedimientos, instrucciones y orientaciones que permiten al personal encargado de las operaciones desempeñar sus obligaciones.

Manual de Operaciones de la aeronave

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

Manual relacionado con el certificado de aeronavegabilidad, que contiene las 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.

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 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.

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:

- (1) El despegue, expresadas en términos de alcance visual en la pista o visibilidad y de ser necesario, condiciones de nubosidad.
- (2) 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.
- (3) 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).
- (4) 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 (a) el despegue, expresadas en términos de alcance visual en la pista o visibilidad y, de ser necesario, condiciones de nubosidad; (b) 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; (c) 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

Véase Alteración.

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 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 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 1º de enero de 2006)

Nivel de Vuelo

Superficie de presión atmosférica constante relacionada con determinada referencia de presión, 1013, 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, 2hPa, 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.

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.

Observación de aeronave

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

Oficina de control de aproximación

Dependencia establecida para suministrar los servicios de control y asesoramiento anticolidión 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 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 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 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 350 m.

Operación de Categoría IIIA (CAT IIIA)

Aproximación y aterrizaje de precisión por instrumentos hasta una altura de decisión inferior a 30 m (100 pies) o sin limitación de altura de decisión y con un alcance visual en la pista no inferior a 200 m.

Operación de Categoría IIIB (CAT IIIB)

Aproximación y aterrizaje de precisión por instrumentos hasta una altura de decisión inferior a 15 m (50 pies) o sin limitación de altura de decisión y con un alcance visual en la pista inferior a 200 m pero no inferior a 50 m.

Operación de Categoría IIIC (CAT IIIC)

Aproximación y aterrizaje de precisión por instrumentos sin altura de decisión ni limitaciones en cuanto al alcance visual en la pista.

Operación de la Aviación General

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

Operación de transporte aéreo comercial

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

Operador y/o Explotador

Titular de un Certificado de Operación y Explotación emitido por la Autoridad Aeronáutica Civil (AAC).

Operador de transporte aéreo

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

Operación extendida sobre agua

Entiéndase por Operación Extendida sobre Agua:

- (1) 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.
- (2) 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.

Operaciones de Aproximación y Aterrizaje que Utilizan Procedimientos de Aproximación por Instrumento

Las operaciones de aproximación y aterrizaje por instrumentos se clasifican como:

- (1) *Operación de aproximación y aterrizaje que no es de precisión.* Aproximación y aterrizaje por instrumentos que utiliza guía lateral pero no utiliza guía vertical.
- (2) *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.

- (3) *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.

Nota.- Guía lateral y vertical significa guía proporcionada por (a) una radioayuda terrestre para la navegación y/o (b) datos de navegación generados mediante computadora.

Categorías de las operaciones de aproximación y aterrizaje de precisión:

- *Operación de Categoría I (CAT I).* Aproximación y aterrizaje de precisión por instrumentos con una altura de decisión no inferior a 60 m (200ft), pero no inferior a 30 m (100ft) y un alcance visual en la pista no inferior a 550 m.
- *Operación Categoría II (CAT II).* Aproximación y aterrizaje de precisión por instrumentos con una altura de decisión inferior a 60 m (200ft), pero no inferior a 30m (100ft), y un alcance visual en la pista no inferior de 350 m.

Operación de Categoría IIIA (CAT IIIA). Aproximación y aterrizaje de precisión por instrumentos.

- a) Hasta una altura de decisión inferior a 30 m (100 ft), o sin limitación de altura de decisión.
- b) Con un alcance visual en la pista no inferior a 200 m.

Operación de Categoría IIIB (CAT IIIB). Aproximación y aterrizaje de precisión por instrumentos:

- a) Hasta una altura de decisión inferior a 15 m (50 ft), o sin limitación de altura de decisión.
- b) Con un alcance visual en la pista inferior a 200 m, pero no inferior a 50 m.

Operación de Categoría IIIC (CAT IIIC). Aproximación y aterrizaje de precisión por instrumentos sin altura de decisión ni limitaciones en cuanto al alcance visual en la pista.

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.

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 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 de vuelo

El tiempo total desde el momento en que un miembro de la tripulación de vuelo comienza a prestar servicio, inmediatamente después de un período de descanso y antes de hacer un vuelo o una serie de vuelos, hasta el momento en que al miembro de la tripulación de vuelo se le releva de todo servicio después de haber completado tal vuelo o serie de vuelos.

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.

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.

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 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 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.

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 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 del avión, 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.

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

Serie de maniobras predeterminadas y 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 efectuar el aterrizaje y luego, si éste no se realiza, hasta una posición en la cual se apliquen los criterios de circuito de espera o de margen de franqueamiento de obstáculos en ruta.

Producto

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

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.

Propuesta de desarrollo o enmienda (PDE)

Es el documento por medio del cual se presenta una solicitud de desarrollo o enmienda a los reglamentos.¹¹

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.

¹¹ Ibídem a la nota 1 de la página 1

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.

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 definido antes del aterrizaje

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

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 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 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.

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).

Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos (LAR)

Es el conjunto ordenado de reglas y procedimientos convenidos por los Estados miembros, con la finalidad de implementar las normas y métodos re- comendados de los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional en la región latinoamericana.¹²

Remuneración o arriendo

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

Reparación

Restauración de un producto aeronáutico a su condición original de aeronavegabilidad, para asegurar que la aeronave siga satisfaciendo los aspectos de diseño que corresponden a los requisitos de aeronavegabilidad aplicados para expedir el Certificado Tipo para la aeronave correspondiente, cuando ésta haya sufrido daños o desgaste por el uso.

Reparación Mayor

Se refiere a una reparación:

- (1) que si realizada en forma incorrecta, puede afectar sustancialmente el peso y la posición del centro de gravedad, resistencia estructural, desempeño, diseño, operación del sistema propulsor, características de vuelo u otras condiciones que pueden afectar la aeronavegabilidad.
- (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.

¹² Ibídem a la nota 1 de la página 1

Requisito adecuado de aeronavegabilidad

Las normas de aeronavegabilidad, amplias y detalladas, establecidas por la AAC en el Libro II del RACP, para la categoría de aeronave de que se trate.

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

- (1) 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.
- (2) 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.

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.

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.

Segundo al mando

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

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:

(1) Prevenir colisiones:

- a. Entre aeronaves.
- b. En el área de maniobras entre aeronaves y obstáculos.

(2) Acelerar y mantener ordenadamente el movimiento del tránsito aéreo.

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.

Servicios de Tránsito Aéreo

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).

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.

Simulador de vuelo

Véase Dispositivo de instrucción para simulación de vuelo.

Sistema Anticolisión 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 de calidad

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

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 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 Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP)

Es el medio establecido por los Estados que han suscrito el Acuerdo de Implantación del SRVSOP, en base al Memorándum de Entendimiento firmado entre la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil y la Organización de Aviación Civil Internacional, con la misión y fines descritos en su Reglamento.¹³

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, cannabinoides, 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".

¹³ Ibídem a la nota 1 de la página 1

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 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 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 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 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 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

- (1) 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.
- (2) 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.

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.

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:

- (1) ELT fijo automático [ELT (AF)]. ELT de activación automática que se instala permanentemente en la aeronave
- (2) 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.
- (3) 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.
- (4) 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:

- (1) Piloto al Mando.
- (2) Copiloto.
- (3) Mecánico de A bordo.
- (4) Navegante.
- (5) Tripulación de Cabina.
- (6) Otro personal adicional provisto de Licencia y Habilitación apropiada, necesario para determinar circunstancias de la operación de un vuelo.
 - a. **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.
 - b. **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).
 - c. **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.

Unidad Examinadora

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

V_{TOSS}.

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.

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

- (1) 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.
- (2) 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 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.

Visibilidad

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

- (1) 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.
- (2) 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 vuelo

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

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.

VMC

Símbolo utilizado para designar las condiciones meteorológicas de vuelo visual.

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.

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 filiales, 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 hayan 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 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 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.
• ACC	Departamento de Investigación y Prevención de Accidentes.
	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.
• 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.

- 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.
- 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.
- 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.
- ARINC Radio Aeronáutico Inc.
- ARNS Servicio Aeronáutico de Radio Navegación.
- ASDA Distancia de aceleración - parada disponible.
- 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.
- 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.

- 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.
- CAT IIIA Categoría IIIA.
- CAT IIIB Categoría IIIB.
- CAT IIIC Categoría IIIC.
- CDL Lista de cambios en la configuración.
- CFI Instructor Autorizado de Vuelo
- CFIT Impacto contra la tierra sin pérdida de control.
- Cm Centímetro.
- CRM Gestión de recursos en el puesto de pilotaje.
- CVR Registrador de la voz en el puesto de pilotaje.
- CDTI Presentación de información de tránsito en el puesto de pilotaje.

- CEAC Comisión europea de aviación civil.
- CFMU Dependencia central de organización de la afluencia.
- CIDIN Red OACI común de intercambio de datos.
- CMU Dependencia de gestión de las comunicaciones.
- CNS Comunicaciones, navegación y vigilancia.
- CNS/ATM Comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del Tránsito aéreo.

- COCESNA Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea.

- COM/MET/OPS Comunicaciones/meteorología/operaciones.
- COM/OPS/95 Reunión departamental comunicaciones/operaciones (1995).

- COORD Coordenadas.
- CPDLC Comunicaciones de enlace de datos
Controlador/Piloto
- CTAC Consejo Técnico de Aviación Civil.
- DA Altitud de decisión.
- D-ATIS Servicio automático de información terminal por
Enlace de datos
- DEV Dispositivo de entrenamiento de vuelo.
- 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.
- DME Equipo de medición de distancia. Equipo
Radiotelemétrico
- 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.
- 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.
- D-VOLMET Enlace de datos VOLMET.
- ECAM Monitor electrónico centralizado de aeronave.
- 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.
- 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 de los Estados Unidos de América
• 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.
• FM	Frecuencia modulada.
• 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.
• g	Aceleración normal.
• GEPNA	Grupo europeo de planificación de la navegación Aérea.

- GES Estación terrena de tierra.
- G/G Comunicación tierra/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.
- HMU Monitor de altura.
- HRPTSG Grupo de estudio sobre planificación y capacitación de recursos humanos.

- HSI Indicador horizontal de situación.
- HUD(Head-Up Display) Colimador de Pilotaje
- IA Avión Instrumento
- IACA Asociación Internacional de Chárteres Aéreos.
- IAOPA Consejo Internacional de Asociaciones de Propietarios y Pilotos de Aeronaves.

- 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.

- IDPyD Investigación, desarrollo, pruebas y demostraciones
- IDSA Inspector de la Dirección de Seguridad Aérea.
- 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
- 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.
- LDAH Distancia disponible para aterrizar.
- LOA Carta de acuerdo.
- LOC Localizador ILS.
- LOFT Instrucción de vuelo orientada a las líneas Aéreas.
- LOM Brújula localizadora en marcador externo.
- LONG Longitud
- LRNS Sistema de navegación de largo alcance.
- m Metro
- M Número de “MACH”.
- 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.
- MED Departamento de Medicina Aeronáutica de la DSA.
- MDH Altura mínima de descenso.
- 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
- 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.
- 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
- m/s Metro por segundo.
- m/s² Metro por segundo al cuadrado.
- 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.
- 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.
- 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 Sistema de altavoz.
- PANS-OPS Procedimientos para los servicios de navegación Aérea – Operación de aeronaves.
- PAR Radar de aproximación de precisión.
- PEL Departamento de Licencias al Personal Aeronáutico - DSA
- PFD Pantalla Primaria de Vuelo
- PIRG Grupo Regional de Planificación y Ejecución.
- PNUD Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo

- PMA Aprobación para la Fabricación de Partes.
- PMI Inspector Principal de Mantenimiento
- 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.
- 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
- RGCSP 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.
- RPI Indicador de posición radar.
- RSC Subcentro de salvamento.
- RSP Grupo de expertos sobre fraseología radiotelefónica.
- RTCA Requerimientos y conceptos técnicos para la aviación.
- 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 que permite la llamada selectiva de aeronaves por separado en canales radiotelefónicos que enlazan una estación terrestre con la aeronave.
- 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.
- SMAS® Servicio móvil aeronáutico por satélite®.
- 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.
- SSR Radar secundario de vigilancia.
- SST Avión supersónico de transporte.
- STC CTS Certificado Tipo Suplementario.
- STOL Aviones de despegues y aterrizajes cortos.
- TA Aviso de tránsito.
- TACAN T5 Sistema de Navegación aérea táctica.
- TAS Subcampo de Acuse de Recibo de Transmisión
- TCAC Centro de avisos de ciclones tropicales.
- TCAS Sistema de evasión de colisión de tránsito.
- TDMA Acceso múltiple por división del tiempo.
- 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).
- TODA Distancia de despegue disponible.
- TORA Recorrido de despegue disponible.
- TSO OTE Orden Técnica Estándar.
- TWR Torre de control.
- UHF Frecuencia ultra alta.
- UIA Unidad de Prevención e Investigación de Accidentes Aéreos.

- UTC Tiempo universal coordinado.
- USAE Unidad de Servicios Aeronáuticos.
- V_A Velocidad de diseño para las maniobras.
- V_B Velocidad de diseño para la ráfaga de máxima intensidad.

- V_C Velocidad de diseño para vuelo de crucero.
- V_D Velocidad de diseño para el picado.
- V_{DF} 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.
- V_F Velocidad de diseño con flaps
- V_{FC}/M_{FC} Velocidad máxima para características de Estabilidad.

- V_{FE} Máxima velocidad con flaps extendidos.
- VFR Reglas de vuelo visual.
- V_H Velocidad máxima de vuelo horizontal con potencia máxima continua.

- VHF Muy alta frecuencia.
- V_{LE} Velocidad máxima con el tren de aterrizaje Extendido.

- VLF Muy baja frecuencia.
- V_{LO} Velocidad máxima de operación del tren de Aterrizaje.

- V_{LOF} Velocidad en el punto de despegue.
- VMC Condiciones meteorológicas de vuelo visual.
- V_{MC} Velocidad mínima de control con el motor crítico fuera de servicio.

- V_{MO}/M_{MO} Velocidad o número de Mach, máximo admisible de utilización.

- V_{MU} Velocidad mínima de control de mando.
- V_{NE} Velocidad nunca exceder
- V_{NO} Velocidad máxima estructural de crucero.
- VOLMET Información meteorológica para aeronaves en Vuelo.

- VOR Radiofaro omnidireccional VHF.
- V_R Velocidad de rotación.

- V_S Velocidad mínima en vuelo estable en la cual el avión es controlable o velocidad de entrada en pérdida.
- V_{so} Velocidad de pérdida o velocidad mínima en vuelo estable en configuración de aterrizaje.
- V_{s1} 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_X Velocidad para el mejor ángulo de ascenso.
- V_Y Velocidad para régimen de ascenso óptimo.
- V_1 Velocidad de decisión de continuar o abortar en T/O.
- V_2 Velocidad de despegue con margen de seguridad.
- V_{2MIN} 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 4: SÍMBOLOS

- ° Grados
- °C Grados Celsius
- % Porcentaje
- °K Grados Kelvin

Artículo 5: Conceptos.

En todos los Manuales de Procedimientos de la Autoridad Aeronáutica Civil se aplicarán las siguientes Reglas Gramaticales:

- (1) A menos que el contexto lo requiera de otro modo:
 - a. Las palabras escritas en singular incluyen también el plural
 - b. Las palabras escritas en plural incluyen también el singular

- c. Las palabras escritas en un género masculino incluyen también el femenino.
- (2) La palabra:
- a. El modo imperativo excluye la discusión del cumplimiento.
 - b. "Debe, deberá" es usado en un modo imperativo.
 - c. "Puede" es usado en una manera que describe autoridad o permiso para realizar el acto prescrito, y las palabras "ninguna persona puede...., o una persona no puede...." significa que ninguna persona es requerida, autorizada, o permitida hacer el acto prescrito, "Incluye" significa "incluye pero no está limitado a".

TÍTULO II

EXENCIONES¹⁴

Sección Primera Aplicabilidad

Artículo 6: Este Título prescribe los requisitos y procedimientos de las exenciones aplicables a:¹⁵

- (1) Los Operadores y/o Explotadores o cualquier otra persona que se dedique a actividades vinculadas al empleo de aeronaves.

Sección Segunda Terminología

Artículo 7: *Exención.* Es el privilegio que otorga la autoridad a una persona u organización, liberándola de la obligación legal que tiene para el cumplimiento de una disposición contenida en este Reglamento, según las circunstancias y con sujeción a los términos, condiciones y limitaciones especificadas en la Exención.¹⁶

Artículo 8: RESERVADO¹⁷

Artículo 9: RESERVADO¹⁸

¹⁴ Ibídem a la nota 1 de la página 1

¹⁵ Ibídem a la nota 1 de la página 1

¹⁶ Ibídem a la nota 1 de la página 1

¹⁷ Ibídem a la nota 1 de la página 1

¹⁸ Ibídem a la nota 1 de la página 1

Sección Tercera Generalidades

Artículo 10: RESERVADO¹⁹

Artículo 11: La AAC podrá autorizar una exención bajo circunstancias excepcionales tomando en cuenta que se satisfagan los requisitos para mantener un nivel aceptable de seguridad.²⁰

Sección Cuarta Autoridad de Emisión

Artículo 12: Las exenciones serán aprobadas y emitidas por el Director General de la AAC, en forma exclusiva, de acuerdo al interés público y sin afectar la seguridad operacional, otorgar cuando corresponda, las exenciones solicitadas por cualquier persona (natural o jurídica).²¹

Sección Quinta Solicitud

Artículo 13: Las solicitudes de exención pueden solicitadas por cualquier persona (natural o jurídica), la misma podrá solicitar a la AAC que le expida una autorización para una exención. La exención deberá ser presentada sesenta (60) días antes de la fecha propuesta para la entrada en vigencia.²²

Sección Sexta Contenido de la Solicitud

Artículo 14: Las solicitudes de exención deben contener lo siguiente:²³

- (1) El solicitante deberá exponer, por escrito, en forma documentada, el requisito reglamentario del cual solicita se le exima, argumentando los motivos, expresando los eventuales beneficios al interés público, en que forma no resultará afectado el nivel de seguridad operacional, y cuando corresponda, la duración y la forma de cumplimiento alternativo que propone del mismo.
- (2) Las solicitudes de exención deberán estar basadas exclusivamente en razones técnicas, nunca en razones administrativas o económicas.
- (3) El o los artículos específicos para los que se busca la exención.

¹⁹ Ibídem a la nota 1 de la página 1

²⁰ Ibídem a la nota 1 de la página 1

²¹ Ibídem a la nota 1 de la página 1

²² Ibídem a la nota 1 de la página 1

²³ Ibídem a la nota 1 de la página 1

- (4) El interesado debe presentar un análisis de riesgo tomando en cuenta un Sistema de Gestión Riesgo (SMS), que será evaluado por la AAC.
- (5) Cualquier otra información que la AAC pueda requerir.

Junto con la solicitud deberá remitirse el comprobante de pago de la Tasa correspondiente.

Sección Séptima Evaluación

Artículo 15: La exención solicitada será evaluada conjuntamente por el personal de la Dirección correspondiente y la Dirección Jurídica.²⁴

Artículo 16: La Dirección correspondiente deberá remitir a la Dirección de Organización y Sistemas de Información, los datos relevantes de dicha solicitud a todos los titulares de Certificados de Operación relacionados, para ser publicados en la Página Web de la Autoridad Aeronáutica.²⁵

Artículo 17: Dichos titulares tendrán un plazo de quince días (15) calendario para presentar oposición fundada a dicha solicitud, estableciendo hechos o argumentos que respaldan la oposición.²⁶

Artículo 18: La Dirección correspondiente debe determinar si el solicitante va a ofrecer un nivel de seguridad operacional equivalente a la norma existente durante la conducción de cualquier operación bajo una exención. Si se acepta la solicitud de exención, la Dirección correspondiente preparará el respectivo proyecto de Resolución de Exención para la revisión y aprobación del Director General de la AAC.²⁷

²⁴ Ibídem a la nota 1 de la página 1

²⁵ Ibídem a la nota 1 de la página 1

²⁶ Ibídem a la nota 1 de la página 1

²⁷ Ibídem a la nota 1 de la página 1

Sección Octava Aprobación

Artículo 19: Cada solicitud será analizada por la por AAC, la cual si determina que existen razones de interés público para conceder dicha exención, expedirá la decisión favorable y la notificará al solicitante. La Resolución que autoriza la exención incluirá:²⁸

- (1) Nombre del Solicitante.
- (2) El objeto de la solicitud.
- (3) Las normas objeto de la exención
- (4) Exposición de las razones por las cuales se aprueba.
- (5) El término por el cual se concede la exención.
- (6) Cualquier otra disposición que la AAC considere necesaria.

Artículo 20: Una vez aprobada la Resolución, se notificará al Solicitante y se remitirá copia a las Direcciones o Departamentos correspondientes de la AAC.²⁹

Sección Novena Rechazo

Artículo 21: La petición de exención podrá ser rechazada por motivos de Seguridad Operacional o de Interés Público.³⁰

- (1) Si por el contrario, de la evaluación de los argumentos, la AAC concluye que éstos no habilitan dicha exención, se dictará una decisión con la negativa y la notificará al solicitante por escrito.
- (2) La AAC mantendrá un registro de todos los antecedentes y decisiones en relación a las exenciones que se otorguen o se denieguen, según sea el caso.

²⁸ Ibídem a la nota 1 de la página 1

²⁹ Ibídem a la nota 1 de la página 1

³⁰ Ibídem a la nota 1 de la página 1

Sección Décima Vigencia

Artículo 22: El otorgamiento de una exención contiene normalmente términos, condiciones y limitaciones que son aplicables al Solicitante y tienen una validez que la AAC establecerá en cada caso particular.³¹

Sección Undécima Enmienda de Especificaciones de Operaciones

Artículo 23: Cuando el otorgamiento de una exención implique una enmienda a las Especificaciones de Operaciones del Solicitante, dicha exención deberá ser incluida en el párrafo de Exenciones de dicho documento, señalando su tiempo de vigencia.³²

Sección Duodécima Reconsideración

Artículo 24: Ante la negación de una solicitud de exención, el solicitante podrá interponer un recurso de reconsideración ante la AAC, debiendo exponer los motivos por los cuales se encuentra disconforme con la decisión. Contra la decisión comunicada sólo procede Recurso de Reconsideración dentro de los cinco (5) días hábiles posteriores a la notificación. La AAC resolverá el pedido de reconsideración en el plazo establecido conforme en la ley de procedimiento general administrativo.³³

Sección Décimo Tercera Disposiciones Finales

Artículo 25: La AAC puede en cualquier momento revocar cualquier autorización de exención otorgada a través de este Título.³⁴

TÍTULO III PUBLICACIONES AERONÁUTICAS

Artículo 26: Este Título regula las diferentes publicaciones reglamentarias, normativas y de asesoramiento que emitía la AAC relacionadas con la Vigilancia de la Seguridad Operacional.

Artículo 27: El Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) está formado por un conjunto de normas tendientes a proporcionar seguridad a las operaciones aéreas y otros servicios relacionados, cuyo cumplimiento es obligatorio para aquellas personas y entidades que deban regirse por la legislación aeronáutica.

³¹ Ibídem a la nota 1 de la página 1

³² Ibídem a la nota 1 de la página 1

³³ Ibídem a la nota 1 de la página 1

³⁴ Ibídem a la nota 1 de la página 1

Artículo 28: El Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) será aprobado, enmendado o cancelado por la Junta Directiva de la AAC.

Artículo 29: El RACP se publicará en forma de Libros, los cuales abarcarán un tema específico a regular. Cada Libro es un documento completo en sí mismo, que puede estar compuesto de Partes y Títulos.

Se usarán Partes cuando en un Libro haya temas específicos similares pero con normas diferenciadas. Cada Título estará formado por Capítulos y estos estarán subdivididos en Secciones, las cuales estarán conformadas por Artículos. Cada Libro y cada Parte tendrán numeración independiente que iniciará con el Artículo 1.

Artículo 30: Cada enmienda o cancelación será propuesta al Director General de Aeronáutica Civil por la Dirección correspondiente, siguiendo el procedimiento establecido en el Título IV de este Libro.

Artículo 31: Las publicaciones emitidas por la AAC en materia de procedimientos y asesoramiento son las siguientes:

- (1) Manuales de Procedimientos.
- (2) Circulares Aeronáuticas.
- (3) Publicación de Información Aeronáutica (AIP)

Artículo 32: Las publicaciones emitidas por la AAC en aspectos exclusivamente técnicos son las siguientes:

- (1) Directivas de Aeronavegabilidad
- (2) Normas Aeronáuticas
- (3) Guías Normativas para las Pruebas Práctica

Artículo 33: Con Exención del AIP y las Guías Normativas las Publicaciones a que se refieren los Artículos 31 y 32 de este Libro se emitirán a través de Resoluciones y todas son de obligatorio cumplimiento para aquellas personas y entidades que deben registrarse por la legislación aeronáutica.

Artículo 34: Los Manuales de Procedimientos son disposiciones de la AAC que regulan la aplicación de las normas o establecen en detalle los procesos a seguir para dar cumplimiento a las materias contenidas en el RACP, cuyos temas se publican como Capítulos. Estos Manuales incluyen los formularios y ayudas de trabajo para satisfacer los distintos procedimientos.

Artículo 35: Las Circulares Aeronáuticas son publicaciones de la AAC que instruyen e informan sobre materias relativas a la legislación o reglamentación aeronáutica, seguridad operacional u otros asuntos de carácter técnico o administrativo, dirigida a los explotadores y/o operadores, usuarios y proveedores de servicios aeronáuticos.

Artículo 36: Las Directivas de Aeronavegabilidad (DA) son publicaciones que establecen disposiciones técnicas obligatorias que deben ser ejecutadas en aeronaves, motores de aeronave, hélices o componentes identificados en la misma Directiva de Aeronavegabilidad y en el plazo de cumplimiento señalado en la misma.

Artículo 37: La numeración de las DA se compone de dos (2) grupos de dos (2) dígitos cada uno; el primero indica el año de emisión y el segundo el número correlativo de la Directiva de Aeronavegabilidad dentro de ese año. A ambos grupos los precede la sigla DA (Ejemplo: DA 02-01).

Artículo 38: Las Directivas de Aeronavegabilidad se emitirán solamente cuando la AAC determine que en aeronaves de matrícula panameña no se ha cubierto una condición de inseguridad desarrollada en un producto aeronáutico por ninguna DA publicada por la autoridad aeronáutica del país de fabricación/diseño/certificación, las cuales son también obligatorias de acuerdo a lo prescrito en el Libro III del RACP.

Artículo 39: Las Normas Aeronáuticas son disposiciones de carácter transitorio que la AAC emite en el ejercicio de las atribuciones que le otorga la Ley, para regular aquellas materias de orden técnico u operacional que necesiten una disposición inmediata, tendientes a obtener el máximo resguardo a la seguridad operacional, y que deben cumplirse por todas las personas y entidades que queden bajo la esfera de fiscalización y control de la AAC. Cada Norma será cancelada una vez que esa disposición específica sea aprobada por la Junta Directiva y pase a formar parte del RACP. Las Guías Normativas para la Prueba Práctica son obligatorias para evaluar al solicitante como personal aeronáutico. La AAC tiene la flexibilidad para publicar las pruebas prácticas consideradas por las tareas de las cuales la competencia deberá ser demostrada.

Artículo 40: Las Resoluciones que la AAC emita y mediante las cuales el Director General resuelve materias de carácter administrativo, reglamentario o técnico y autoriza las publicaciones prescritas en los artículos 31 y 32, son de obligatorio cumplimiento.

Artículo 41: Todas las entidades que sean afectadas por estas publicaciones deben mantener actualizadas las publicaciones antes descritas.

Artículo 42: Los titulares de Licencia deben estar en conocimiento de las publicaciones emitidas por la AAC.

TÍTULO IV
PROCESO DE ADOPCIÓN, ENMIENDA, MODIFICACIÓN DEL RACP
Y DIFERENCIAS CON LOS ANEXOS DE LA OACI

CAPÍTULO I
Generalidades y Definiciones - Aplicabilidad

Artículo 43: Este Título se aplica para la adopción, enmienda, modificación y diferencias del RACP con los Anexos de la OACI.³⁵

(1) Prescribe los requerimientos aplicables para:

- a. El archivo de la documentación relativa a la formulación y emisión del RACP.
- b. Sus reglas de formulación.
- c. Su estructura, numeración y formato de presentación.
- d. Los requisitos y procedimientos para su formulación, emisión, modificación, enmienda y diferencia.

Artículo 44: Para los fines de esta regulación, las expresiones que figuran a continuación tienen el significado que se indica.³⁶

- (1) **Proceso de Adopción.** Es el proceso que implica que cada Estado al enterarse, incorpore a su normativa, cuando proceda, las Regulaciones, requisitos, métodos y procedimientos desarrollados cuando un Anexo de la OACI es enmendado.
- (2) **Enmienda.** Es la actualización de cualquiera de los Libros del RACP, basada en las enmiendas a las normas y métodos recomendados (SARP's) que emite la OACI a través de los Anexos.
- (3) **Modificación.** Es aquella que surge de la iniciativa de cualquier Dirección, Departamento, Sección o Unidad de la AAC, Explotadores u Operadores y otros organismos relacionados con la industria de aviación de Panamá que así lo propongan. La modificación es distinta a la enmienda en que esta última se deriva de una enmienda a los SARPs.
- (4) **Diferencia.-** Es la desviación respecto a los Anexos de OACI que la AAC considere impráctico cumplir o adoptar, ya sea de manera total o parcial.

³⁵ Ibídem a la nota 1 de la página 1

³⁶ Ibídem a la nota 1 de la página 1

CAPÍTULO II REGLAS PARA LA FORMULACIÓN DEL RACP

Sección Primera Aplicabilidad

Artículo 45: Este Artículo desarrolla los requerimientos y condiciones para:³⁷

- (1) La adopción del RACP.
- (2) La estructura, numeración y formato de presentación.

Sección Segunda Proceso para la adopción del RACP

Artículo 46: La adopción del RACP se desarrolla principalmente sobre la base de las Leyes aeronáuticas que se promulguen y de las Normas y Métodos Recomendados (SARP's) de los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional y sus enmiendas, adoptando la norma como propia.³⁸

- (1) La condición para modificar el RACP es que su aplicación resulte necesaria para Panamá, de manera cónsona y en interés de la seguridad y regularidad de la actividad aeronáutica civil internacional.
- (2) La armonización del RACP con los adelantos y tendencias de la industria respecto a normas más exigentes de otros Estados que ya las tengan en vigor o se pretendan aplicar.
- (3) Utilización de versiones debidamente traducidas del Título 14 del Código de Regulaciones Federales de los Estados Unidos de América (CFR), los LAR's y regulaciones similares de otros Estados, con el fin de armonizar y adoptar regulaciones mejor elaboradas, siempre que sean aplicables a la realidad de la industria aeronáutica de Panamá.
- (4) En caso de no existir un acuerdo sobre los detalles de una regulación considerada necesaria para la seguridad operacional, se establece como requisito mínimo para su incorporación en el RACP, la aprobación de su texto por mayoría compuesta por las Direcciones, Departamentos, Secciones y Unidades involucradas, la Oficina de Normas y Regulaciones Aeronáuticas y el Director General.
- (5) En la elaboración de estas regulaciones y procedimientos, particularmente aquellos que especifiquen la provisión de instalaciones y servicios, se deberá tener en cuenta la importancia de establecer un equilibrio adecuado entre las

³⁷ Ibídem a la nota 1 de la página 1

³⁸ Ibídem a la nota 1 de la página 1

necesidades operacionales de contar con dichas instalaciones y servicios y las consecuencias económicas de su provisión, en la medida que sean compatibles con las condiciones de seguridad y regularidad.

(6) El idioma oficial del RACP es el español.

La traducción y uso del RACP en otro idioma será responsabilidad del traductor que así lo haga. En el RACP se deberá evitar el empleo de términos en otro idioma, salvo que hayan sido incorporados al léxico común o no exista traducción posible, y de ser imprescindible su uso, se deberá incluir una definición.

Sección Tercera Redacción del RACP

Artículo 47: Para la redacción del RACP deberá tenerse en cuenta lo siguiente:³⁹

- (1) Uso de estilo de redacción claro, sencillo y conciso, de fácil entendimiento para el lector, evitando toda ambigüedad.
- (2) Uso del lenguaje y el léxico contenidos en los Anexos y Documentos de la OACI, en la versión en español.
- (3) Cada regulación deberá contener una estipulación que especifique su carácter obligatorio mediante el uso del verbo en tiempo futuro. Si la obligación es aplicable únicamente en determinadas condiciones, la regulación deberá contener indicaciones secundarias que señalen concretamente cuáles son esas condiciones. En estas indicaciones secundarias deberán usarse términos como: “puede” y “no es necesario” y “entre otros”.
- (4) Con relación al Explotador, el término “deberá” implica una obligación, el término “podrá” u otra forma condicional implica una opción que debe ser previamente autorizada por la AAC.
- (5) Con relación a un Explotador, el término “Aprobado” implica que la AAC ha revisado el método o procedimiento en cuestión mediante una demostración y lo encuentra apto para ser usado o implementado, para lo cual se emitirá un documento escrito de aprobación.
- (6) Con relación a un Explotador, el término “Aceptado” implica que la AAC ha revisado el método, procedimientos o política en cuestión, que puede haber sido previamente aprobada por otra autoridad y que lo encuentra apto para su uso o implementación, para lo cual, se emitirá un documento escrito de aceptación.

³⁹ Ibídem a la nota 1 de la página 1

- (7) Con relación a un Explotador, el término “aceptable” implica que la AAC ha revisado el método, procedimiento o política en cuestión y que no lo aprueba ni desaprueba para su uso o implementación.

Sección Cuarta

Uso de Definiciones y Abreviaturas Términos

Artículo 48: Este Libro contempla todas las definiciones y abreviaturas que se emplean en el RACP, sin embargo, en cada Libro del RACP se podrá incluir una sección de definiciones y abreviaturas para simplificar el texto, evitar repeticiones y facilitar la comprensión de los términos con significados técnicos especiales se utilicen en ellas.⁴⁰

Las definiciones y abreviaturas del RACP:

- (1) Deben estar contenidas en la numeración de los Artículos.
- (2) Constituyen parte esencial del tema en que se utilizan, ya que cualquier modificación de su significado pudieran afectar el sentido de sus disposiciones, por consiguiente, no deben interpretarse aisladamente.
- (3) Al redactarlas, ya sea que figuren o no en un Anexo y/o el RACP, se deberá observar las siguientes reglas:
 - a. Las definiciones deben explicar el significado de los términos, de acuerdo con su utilización habitual en los Anexos de la OACI e incluir afirmaciones que tengan carácter regulatorio.
 - b. El número de definiciones y abreviaturas incorporadas en cada Libro debe ser mínimo y se agruparán al principio del mismo bajo el título de “Definiciones y abreviaturas”.
 - c. No se deben definir los términos utilizados en la acepción corriente del diccionario o cuyo significado es generalmente conocido.
 - d. Los términos ya definidos en un Libro deben ser empleados siempre que sean aplicables, utilizando siempre el mismo término para expresar el mismo significado.
 - e. Cuando sea necesario definir un término por primera vez, se debe considerar su repercusión en cualquier otro Libro en el que pueda tener aplicación.
- (4) Las abreviaturas, de ser necesarias, se listarán a continuación de las definiciones en el orden alfabético que correspondan.

⁴⁰ Ibídem a la nota 1 de la página 1

- (5) Las definiciones y abreviaturas contenidas en el RACP, únicamente tendrán propósitos técnicos aplicables en la aviación civil y excluyen cualquier otra utilización diferente a ésta.
- (6) En la sección de definiciones de cada Libro del RACP, deberá incorporarse una nota con el siguiente texto: “Para cualquier definición que no figure en este reglamento, se considerará la establecida en el Doc. OACI 9713 Vocabulario de aviación civil internacional.

Artículo 48A: Reglas aplicables a la construcción de definiciones:⁴¹

- (a) A menos que el contexto lo requiera de otro modo:

- (1) Las palabras escritas en singular incluyen también el plural y viceversa;
- (2) las palabras escritas en género masculino incluyen también el género femenino;
- (3) la palabra:
 - i. “debe” usado en modo imperativo o futuro, excluye toda discusión sobre su cumplimiento;
 - ii. “puede” es usada en un modo que expresa autoridad o permiso para hacer el acto prescrito, y las palabras “ninguna persona puede, o una persona no puede” significa que ninguna persona es requerida, autorizada o permitida a hacer el acto prescrito; e
 - iii. “incluye” significa “incluye pero no está limitado a”.

- (b) Al construir definiciones en el reglamento, se usarán las definiciones contenidas en los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional y en los casos en que el término, concepto o materia no se encuentre allí definida, podrán acudir al respectivo documento técnico OACI de guía u orientación o; de ser necesario, a las definiciones normalizadas contenidas en el Documento OACI 9713 - Vocabulario de aviación civil internacional.

Artículo 48 B: Reglas aplicables a la construcción de abreviaturas⁴²

- (a) Debe evitarse la asignación de más de un significado a una abreviatura, excepto cuando se pueda determinar razonablemente que no surgirán casos de malas interpretaciones.

⁴¹ Ibídem a la nota 1 de la página 1

⁴² Ibídem a la nota 1 de la página 1

- (b) Debe evitarse la asignación de más de una abreviatura al mismo significado, aunque se prescriba un uso diferente.
- (c) Las abreviaturas deben emplear la palabra o palabras raíces y deben proceder de palabras comunes a los idiomas oficiales del Estado, aunque cuando no se pueda seguir ventajosamente este principio, la abreviatura debe corresponder al texto inglés.
- (d) El empleo de la forma singular o plural para el significado de una abreviatura debe seleccionarse con fundamento en su uso más común.
- (e) Una abreviatura puede representar variantes gramaticales del significado básico cuando esto pueda hacerse sin riesgo de confusión y se pueda determinar la forma gramatical deseada con fundamento en el texto del mensaje.
- (f) Respecto a este último principio, pueden darse algunas variantes en ciertas abreviaturas en las que puede ser evidente cuál es la variante apropiada o aceptada.
- (g) Al construir abreviaturas en los reglamentos, se usarán las abreviaturas contenidas en los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional y en los casos en que la abreviatura no se encuentre allí descrita, podrán acudir al respectivo documento técnico OACI de guía u orientación o; de ser necesario, a las definiciones normalizadas contenidas en el Documento OACI 9713 - *Vocabulario de aviación civil internacional*.

Sección Quinta Unidades de Medida

Artículo 49: Las unidades de medida utilizadas en el texto del RACP se ajustan al sistema internacional de unidades de medidas especificadas en el Libro XXXII del RACP.⁴³

- (1) En caso que sea necesario la utilización de medidas alternativas contempladas por el Libro XXXII del RACP que no pertenecen al sistema, éstas deben ser indicadas entre paréntesis a continuación de las unidades básicas.
- (2) Las cifras o cantidades deben ser expresadas en letras, seguidas del número en cifras arábigas entre paréntesis, salvo que estén incluidas en tablas, enumeración y similares. En caso de error se tendrá por válido lo expresado en letras.

⁴³ Ibídem a la nota 1 de la página 1

- (3) Las fechas se escriben en cifras arábigas, salvo los meses que se escriben con letras. El año va siempre indicado en cuatro cifras.

Sección Sexta

Estructura y Numeración del RACP

Artículo 50: El RACP se divide en cinco (5) categorías jerárquicas que son: Libros, Partes, Títulos, Capítulos, Secciones y Artículos.⁴⁴

(1) Libros

- a. Identifican el área primaria de la regulación, por ejemplo: Libro VI, Licencias al Personal; Libro XVIII, Talleres Aeronáuticos u Organismos de Mantenimiento.
- b. Los Libros se identifican por una numeración romana y el nombre del mismo, por ejemplo: Libro I, Definiciones. Cada Libro debe iniciarse en una página nueva.
- c. Cada Libro se iniciará con el Artículo 1.

(2) Partes

Son divisiones de los Libros, superiores a los Títulos cuando la unidad temática lo amerita, pero la numeración de los Artículos deberá iniciar con el número 1 en cada Parte, los cuales han sido adoptados por la división original provenientes del Anexo de OACI al incorporarse como Libros del RACP. Las Partes podrán adoptarse como Títulos cuando así lo estime necesario la AAC al momento de enmienda a la norma.

(3) Títulos

Son divisiones de los Libros que igualmente tienen numeración romana en orden alfabético Ejemplo: Título I, Generalidades.

(4) Capítulos

- a. Son las divisiones de un Libro y constituyen los títulos de la regulación propiamente dicha.
- b. Cada Capítulo debe tener la numeración en romano. Ejemplo: Capítulo I

(5) Secciones

⁴⁴ Ibídem a la nota 1 de la página 1

Son las divisiones de un Capítulo y constituyen los nombres de los términos. Se podrán utilizar directamente para dividir Títulos o Partes cuando las mismas sean cortas.

Se numeran literal y consecutivamente. Ejemplo: Sección Octava, Requisitos Auditivos.

(6) **Artículos**

a. Son los textos que describen la regulación

b. Se identifican en orden numérico.

Adicionalmente, los Libros pueden contener los siguientes elementos:

- (1) **Apéndices.** Contienen disposiciones que por conveniencia se agrupan por separado, pero que forman parte de las regulaciones y procedimientos adoptados. Su numeración debe ser arábica y ascendente.
- (2) **Adjuntos.-** Contienen textos que suplementan las regulaciones y procedimientos que son incluidos como orientación para su aplicación.
- (3) **Notas.-** Se encuentran intercaladas en el texto y hacen referencia o proporcionan datos acerca de las regulaciones, pero no forman parte de las mismas. Una Nota puede servir de introducción a un asunto, destacar un aspecto determinado, hacer una referencia útil e incluso, aclarar la finalidad de un reglamento o procedimiento. Su texto debe tener un contenido autónomo, de modo que la supresión de una Nota no altere ni las obligaciones ni las indicaciones contenidas en la regulación o procedimiento. Su texto debe ser siempre conciso.
- (4) Cuando sea menester citar una disposición reglamentaria (por ejemplo: Libros, Partes y Artículos, además de individualizarla, es necesario mencionar las divisiones internas. Ejemplo; Libro XIV, Parte I, Artículo 22.
- (5) Se pueden intercalar Tablas en el Texto y forman parte del RACP.
- (6) El RACP debe incluir al inicio un índice general, además otro por cada Libro.

Sección Séptima Formato del RACP

Artículo 51: Para uso interno de la AAC, el RACP debe ser impreso en papel blanco, tamaño carta y a doble cara.⁴⁵

⁴⁵ Ibídem a la nota 1 de la página 1

- (1) El tipo de letra de la presentación debe ser estilo Arial tamaño 12.
- (2) En la parte de abajo de cada Artículo, se colocará en letra Arial, tamaño N° 8, entre paréntesis la referencia base del mismo por ejemplo, si se trata del Anexo 18 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, en su Capítulo 2, Norma 2.2.2 se pondría como sigue: (OACI/A.18/C2/2.2.2).

CAPÍTULO III ADOPCIÓN DEL RACP

Sección Primera Aplicabilidad

Artículo 52: Esta Sección desarrolla los procedimientos para:⁴⁶

- (1) La Adopción y emisión del RACP.
- (2) Las propuestas de adopción, modificación o enmienda del RACP.
- (3) Los procedimientos de consulta.
- (4) La adopción de un nuevo Libro.
- (5) Las diferencias que el RACP pueda tener con los Anexos al Convenio.

Sección Segunda Emisión

Artículo 53: La Oficina de Normas y Regulaciones Aeronáuticas de la Dirección General será la que inicialmente propondrá la adopción del RACP.⁴⁷

- (1) Las Direcciones y Departamentos de la AAC realizarán su trabajo en estrecha coordinación con la Oficina de Normas y Regulaciones Aeronáuticas.
- (2) Las propuestas de reglamentación una vez desarrolladas, serán discutidas y aprobadas inicialmente por consenso o la mayoría de los involucrados.
- (3) La creación o incorporación de un Libro no tiene plazo determinado para su conclusión.
- (4) Una vez concluida su elaboración por parte de la Oficina de Normas y Regulaciones Aeronáuticas, se remitirá a los interesados para su consulta, los

⁴⁶ Ibídem a la nota 1 de la página 1

⁴⁷ Ibídem a la nota 1 de la página 1

cuales deben responder en un plazo de 30 días para que sus observaciones sean estudiadas.

- (5) Las observaciones recibidas serán analizadas por la Oficina de Normas y Regulaciones Aeronáuticas, la cual informará el resultado de este análisis al Director General, quien citará a las partes interesadas dentro de la Dirección correspondiente para decidir la aceptación o rechazo motivado. Esta decisión será informada por escrito a los interesados.
- (6) Concluida esta etapa, la Oficina de Normas y Regulaciones Aeronáuticas debe informar la finalización del proceso del Libro respectivo para:
 - a. Su comunicación al Director General, quien la someterá a la Junta Directiva para su aprobación.
 - b. Su publicación en la Gaceta Oficial.
 - c. Los correspondientes trámites de digitalización en la Página Web de la Autoridad Aeronáutica Civil (www.aeronautica.gob.pa).

CAPÍTULO IV MODIFICACIÓN DEL RACP

Artículo 54: El RACP se puede modificar a través de una propuesta de modificación, siempre que sea conveniente para reflejar el desarrollo y las necesidades de la industria, proporcionando entre otras cosas, una base sólida para su utilización por los Explotadores.⁴⁸

El RACP:

- (1) Se debe modificar lo menos posible, con el objeto de que los Explotadores puedan realizar sus actividades con la adecuada estabilidad reglamentaria.
- (2) A este fin, las modificaciones se deben limitar a las que sean importantes para la seguridad, regularidad y eficiencia de la actividad aeronáutica civil.
- (3) No se deben efectuar modificaciones de redacción a menos que resulten indispensables.
- (4) Cualquier persona u organización puede proponer la del RACP a través de una propuesta de modificación escrita.
- (5) Cualquier propuesta de modificación debe ser enviada y acompañada de su fundamento al Director General, quien la enviará a la Dirección correspondiente para su conocimiento, evolución y trámite.

⁴⁸ Ibídem a la nota 1 de la página 1

- (6) La Oficina de Normas y Regulaciones Aeronáuticas deberá decidir en el plazo de un (1) mes, si una propuesta de modificación es viable. Al término del plazo señalado, la Oficina de Normas y Regulaciones Aeronáuticas debe informar a la Dirección correspondiente para las acciones consecuentes.
- (7) La presentación de una propuesta de modificación debe reflejar su consecuencia y consistencia con el RACP, para lo cual se debe tener en cuenta lo siguiente:
 - a. Consideración sistemática de las normas y métodos recomendados por la OACI.
 - b. Su armonización con las regulaciones sobre la base de los principios de formulación contenidos en este Libro.
 - c. Consideración sistemática en función a los periodos mínimos requeridos para la implementación de las regulaciones propuestas.
 - d. Solución de cualquier conflicto o interrelación que pudiera darse con relación al RACP vigente.
- (8) El periodo de trabajo de la Oficina de Normas y Regulaciones Aeronáuticas para la evaluación, resultados y recomendaciones no puede exceder de cuatro (4) meses, a partir de la fecha oficial de recepción de la propuesta de modificación.
- (9) Finalizada la evaluación de la propuesta de modificación, el Oficina de Normas y Regulaciones Aeronáuticas deberá presentar al Director correspondiente los resultados, conclusiones y recomendaciones.
 - a. La Dirección correspondiente, en coordinación con el Oficina de Normas y Regulaciones Aeronáuticas, informará al Director General.
 - b. El Director General analizará y propondrá a la Junta Directiva su aprobación.
- (10) Si la modificación a un libro o parte de este, reestructura y/o modifica su contenido completamente, se deroga la disposición de la Resolución de Junta Directiva que lo adoptó.

CAPÍTULO V ENMIENDAS DEL RACP EN FUNCIÓN A LOS ANEXOS OACI

Artículo 55: Las enmiendas al RACP deben ser incorporadas en función de las enmiendas a los Anexos de la OACI:⁴⁹

Las enmiendas:

- (1) Deben ser propuestas por la Dirección correspondiente.
- (2) El período de trabajo para la incorporación de las enmiendas no debe exceder de tres (3) meses, o el tiempo en que la enmienda al Anexo tenga vigencia.
- (3) Si la enmienda a un libro o parte de este, reestructura y/o modifica su contenido completamente, se deroga la disposición de la Resolución de Junta Directiva que lo adoptó.

CAPÍTULO VI DIFERENCIAS CON LOS ANEXOS DE OACI

Artículo 56: Todos los Estados miembros del SRVSOP deben informar a la OACI las diferencias entre los reglamentos vigentes y los Anexos.⁵⁰

- (1) Una vez el RACP es promulgado en la Gaceta Oficial, el Oficina de Normas y Regulaciones Aeronáuticas se encargara de recopilar las Diferencias y redactará la nota para la firma del Director General dirigida al Secretario de la OACI, informándole los Artículos del RACP que tienen diferencias con el Anexo respectivo.
- (2) El Oficina de Normas y Regulaciones Aeronáuticas enviará las diferencias al Departamento de Información Aeronáutica de la Dirección de Navegación Aérea para la respectiva publicación en el AIP.
- (3) El Oficina de Normas y Regulaciones Aeronáuticas enviará las Diferencias con los Anexos para su respectiva publicación en la Página Web de la Autoridad Aeronáutica Civil.

⁴⁹ Ibídem a la nota 1 de la página 1

⁵⁰ Ibídem a la nota 1 de la página 1

TÍTULO V PROCEDIMIENTOS DE INFRACCIONES Y SANCIONES

CAPÍTULO I DEFINICIONES

Artículo 57: Para los efectos de este Reglamento, cuando se utilicen los términos que a continuación se mencionan, tendrán el significado y alcance que se expresa en cada definición.

Infracción.

Toda violación por acción u omisión a las normas contenidas en la Ley 21 de 29 de enero de 2003 y a este Reglamento.

Sanción.

Es la consecuencia jurídica causada por el incumplimiento de las disposiciones de la Ley 21 de 29 de enero de 2003 y este Reglamento.

CAPÍTULO II DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 58: La Autoridad Aeronáutica Civil es competente para investigar y sancionar administrativamente a funcionarios y particulares, ya sean personas naturales o jurídicas, por razón de las infracciones o faltas administrativas a la legislación y reglamentación aeronáutica o demás normas que regulan las actividades aéreas civiles.

Artículo 59: *Norma supletoria.* Los aspectos no considerados en la Ley que regula la aviación civil y en este Reglamento, deberán suplirse en todo lo concerniente a las disposiciones administrativas con la Ley 38 de 31 de julio de 2000.

Artículo 60: *Ámbito de aplicación.* Este procedimiento se aplica dentro del territorio panameño al conjunto de actividades vinculadas al empleo de aeronaves civiles, de acuerdo al artículo 2 de la Ley 21 de 29 de enero de 2003.

Artículo 61: *Principios rectores.* La Autoridad Aeronáutica Civil en las actuaciones administrativas ejercidas en desarrollo de la facultad de sancionar infracciones a la Ley 21 de 29 de enero de 2003 y a este Reglamento que regula la aviación civil, estará inspirada en los principios de inocencia, favorabilidad, debido proceso, derecho de defensa, economía, celeridad, eficiencia, imparcialidad, publicidad y contradicción de que tratan la Constitución Política y las Leyes.

Artículo 62: Clases de infracciones. Las infracciones se clasifican en Técnicas y Administrativas.

- (1) **Infracciones técnicas.** Aquellas que se relacionan con acciones u omisiones que atenten o pongan en peligro la seguridad aérea o la operacional de las aeronaves, de las personas o bienes a bordo, o de terceros en la superficie.
- (2) **Infracciones administrativas.** Aquellas que se refieren a violaciones de las normas administrativas reguladoras, distintas a las infracciones técnicas.

Artículo 63: Sanciones. Los tipos de sanciones por infracciones a la Ley 21 de 29 de enero de 2003 y/o a este Reglamento y su aplicación son:

- (1) **Amonestación.** Cuando la infracción a la Ley 21 de 29 de enero de 2003 y/o este Reglamento sea leve y no se haya cometido con intención o conocimiento, por primera vez y siempre que no hayan puesto en peligro la seguridad de las personas o bienes involucrados en la actividad aeronáutica.
- (2) **Multa.** Cuando la infracción a la Ley 21 de 29 de enero de 2003 y/o este Reglamento compruebe en cualquier caso la comisión de una falta administrativa. La multa dependerá de la calificación de la infracción.
- (3) **Suspensión o Cancelación.** Cuando el Director General de la AAC, además de la multa correspondiente, decida suspender o cancelar, parcial o totalmente, según la gravedad del caso, los Certificados de Explotación y/o de Operación, las Especificaciones de Operaciones, concesiones, permisos y/o autorizaciones, la licencia de un Piloto u otro miembro de la tripulación o del personal técnico en tierra.
 - a. La suspensión parcial o total de Certificados de Explotación, las Especificaciones de Operaciones, concesiones, permisos y/o autorizaciones, licencia de un Piloto u otro miembro de la tripulación o del personal técnico en tierra, procederá cuando la infracción a las disposiciones de la Ley 21 de 29 de enero de 2003 y/o este Reglamento, sea calificada como grave.

Las sanciones serán aplicadas tomando en cuenta cada infracción.

Artículo 64: Reinstrucción y Reexaminación. Cuando se imponga una suspensión de la licencia del personal técnico aeronáutico, el Director General podrá ordenar la reinstrucción o reexaminación a fin de comprobar la competencia del poseedor de la licencia o habilitación.

Artículo 65: Calificación de la sanción. La calificación de la sanción es la valoración de los hechos y circunstancias que intervinieron en la falta investigada que hace la autoridad competente para imponer las sanciones por infracción.

Artículo 66: Se tomarán en cuenta para la calificación de la sanción, las circunstancias atenuantes, agravantes y la gravedad de la infracción.

Artículo 67: Las circunstancias atenuantes y agravantes son todos aquellos hechos o conductas que influyen en la calificación de la sanción que se impondrá como consecuencia de una infracción a la Ley 21 de 29 de enero de 2003 y/o este Reglamento.

Artículo 68: *Circunstancias atenuantes.* Son circunstancias atenuantes de la falta para la graduación de la sanción las siguientes:

- (1) La buena conducta.
- (2) Presentarse voluntariamente ante la Autoridad Aeronáutica Civil e informar sobre la infracción.

Artículo 69: *Información voluntaria.* Se determinará como un acto de información voluntaria presentarse e informar voluntariamente a la Autoridad Aeronáutica Civil de la infracción, pero aplicará siempre que la notificación de una presunta infracción sea hecha a la AAC, por el Operador y/o Explotador, inmediatamente después que la presunta infracción ha sido descubierta y antes que la AAC conozca sobre la infracción de alguna otra manera.

En caso de presentar información voluntaria:

- (1) La persona o el Operador y/o Explotador debe incluir los siguientes elementos en el documento que presente la información de la presunta violación:
 - a. Una breve descripción de la aparente violación, incluyendo un estimado de la duración del tiempo que estuvo sin detectar.
 - b. Verificación de que el no cumplimiento cesó después que fue identificada la presunta infracción.
 - c. Una breve descripción de la acción inmediata tomada después que la presunta infracción fue identificada, la acción inmediata tomada para terminar con la presunta infracción y la persona responsable de tomar la acción inmediata.
 - d. La verificación debe determinar si existe algún problema sistemático e incluir una descripción de los pasos correctivos necesarios para prevenir que la aparente violación sea recurrente.
- (2) Cuando ocurran violaciones repetidas, la información voluntaria no será considerada como un atenuante, y si ocurre un mismo tipo de violación en ocasiones repetidas, será calificada como reincidencia.

Artículo 70: *Circunstancias agravantes.* Son circunstancias agravantes de la falta para la graduación de la sanción las siguientes:

- (1) Cometer la falta para ejecutar u ocultar otra falta.
- (2) Preparar ponderadamente el hecho.
- (3) Obrar con la complicidad de otra persona.
- (4) Aprovechar una situación de calamidad o infortunio.
- (5) Hacer más nocivas las consecuencias o generar situaciones de peligro.
- (6) No proceder a evitar o neutralizar las consecuencias de la falta.
- (7) Reincidir.

Artículo 71: Para la graduación de la sanción también se tomará en cuenta la gravedad de la infracción, que de acuerdo a la Ley 21 de 29 de enero de 2003 se clasifican en leves, moderadas y graves.

- (1) Las infracciones leves son todas aquellas que se cometan sin intención o conocimiento, por primera vez, y siempre que no hayan puesto en peligro la seguridad de las personas o bienes involucrados en la actividad aeronáutica realizada.
- (2) Infracciones moderadas son aquellas que se cometan con conocimiento de la falta, pero sin que evidencie la intención de causar daño, y siempre que no ponga en peligro la seguridad de las personas o bienes involucrados en la actividad aeronáutica de que se trate.
- (3) Infracciones graves son las que pongan en peligro la seguridad de las personas o los bienes involucrados en la actividad aeronáutica de que se trate, o cuando se realice con intención de causar daño.

CAPÍTULO III INVESTIGACIÓN

Artículo 72: La investigación está encaminada a constatar la existencia de la infracción; verificar si los hechos u omisiones son violatorios de las normas aeronáuticas; identificar los autores o participantes; establecer su grado de culpabilidad y motivos determinantes; e imponer medidas previstas, sanciones y las acciones correctivas necesarias.

Artículo 73: *Inicio de la investigación.* La investigación de cualquier hecho que constituya una posible infracción a las normas contenidas en la Ley 21 de 29 de enero de 2003 y a este Reglamento, se iniciará mediante queja, denuncia de

cualquier persona o por conocimiento de los Inspectores de la Autoridad Aeronáutica Civil, quienes emitirán el correspondiente informe de investigación en el formulario dispuesto para tal fin. También puede ser a petición de cualquier otro funcionario de la Autoridad Aeronáutica Civil, canalizado a través de la oficina o Dirección Jurídica.

Artículo 74: Investigación de accidentes. Cuando durante el curso de una investigación de accidente se detecten circunstancias que puedan ser constitutivas de una infracción, la Unidad de Prevención e Investigación de Accidentes deberá informar y remitir, siempre que no afecte la investigación, las pruebas de que disponga al Director del área que corresponda de la AAC para que el funcionario o inspector correspondiente inicie el procedimiento por infracción. Ello sin perjuicio de la investigación del accidente.

Artículo 75: Corresponderá a los Inspectores de Seguridad Operacional de la AAC colaborar con el trámite de investigación de los hechos que presuntamente constituyan una infracción, para lo cual elaborarán un informe de investigación de acuerdo al formulario destinado para tal fin.

Artículo 76: Medidas preventivas. Cuando un Inspector de la AAC detecte una infracción, cuya realización atente contra la seguridad operacional o la seguridad de la aviación civil, se tomarán de manera inmediata las medidas que sean necesarias para neutralizar la situación de peligro creada por el infractor.

(1) Las medidas preventivas que el Inspector de Seguridad Operacional podrá tomar hasta tanto cese la situación de peligro pueden ser:

- a. Suspensión de algún privilegio contemplado en las Especificaciones de Operaciones.
- b. Suspensión del Certificado de Aeronavegabilidad de alguna aeronave.
- c. Suspensión de trabajos de mantenimiento, reparación o alteración sobre aeronaves y partes.
- d. Suspensión inmediata de las actividades de cualquier operación, establecimiento o empresa autorizada por la Autoridad Aeronáutica Civil a fin de prevenir la situación de peligro.

Artículo 77: Informe de Investigación. El documento a través del cual el funcionario de la Autoridad Aeronáutica Civil presenta la relación de los hechos, documentos u otra información pertinente que haya sido obtenida durante la investigación, se denominará Informe de Investigación y será considerado como cabeza de proceso.

Artículo 78: Elementos de prueba. El informe de investigación podrá acompañarse con fotos, registros de mantenimiento, Directivas de Aeronavegabilidad, hojas de datos de Certificado Tipo u otro documento que sea considerado como prueba.

Artículo 79: Trámite del Informe de Investigación. El Informe de Investigación, queja o denuncia será presentada ante la Dirección que corresponda a la materia investigada o del hecho denunciado.

Artículo 80: Luego de analizado el informe de investigación, queja o denuncia, se determinará si existen todos los elementos para considerarla una presunta infracción, y si se cuenta con todos los elementos probatorios necesarios para continuar con el proceso por infracción contra el investigado.

CAPÍTULO IV AUDIENCIA

Artículo 81: Expediente. Todo lo actuado se integrará a un expediente debidamente foliado y su contenido deberá estar en orden cronológico.

Artículo 82: Sujetos procesales. Los sujetos procesales que pueden actuar en el proceso son el investigado y/o su apoderado. En caso de personas jurídicas intervendrá el representante autorizado por el Representante Legal, o un representante del área técnica de que se trate.

Artículo 83: Defensa. El investigado podrá directamente o mediante su apoderado, conocer y consultar el expediente, obtener a su costa copias de éste, formular alegaciones y pedir o aportar pruebas.

Artículo 84: Impedimentos y Recusaciones. Se aplicará lo dispuesto en la Ley 38 de 31 de julio de 2000 en el trámite de Impedimentos y Recusaciones

Artículo 85: Citación. Una vez se cuente con los elementos probatorios contra el presunto implicado, se procederá con la emisión de la citación para realizar la respectiva audiencia.

Artículo 86: La citación del investigado o testigos contendrá nombre del citado, cédula o número de licencia si es el caso, número de teléfono, día, hora y lugar donde debe presentarse, el objeto de la citación o la razón de la presunta infracción será expedida y firmada por el Director de Jurídico y el citado deberá firmarla en señal de notificación.

Artículo 87: Cuando el citado no quisiere o no pudiese firmar, el encargado de la citación hará que un(a) testigo firme por quien se niega o no puede hacerlo.

Artículo 88: El original de la citación se entregará al investigado o al testigo, y la copia recibida por el citado se agregará al expediente.

Artículo 89: Si el citado no se presentare en la primera citación, se emitirá una segunda citación, y de no comparecer en la segunda fecha se girará orden de conducción policial.

Artículo 90: *Audiencia.* La audiencia se realizará el día fijado en la citación, o en la fecha en que se programe porque el citado manifieste tener algún impedimento para poder concurrir. El citado tendrá derecho a ser asistido por un abogado.

Artículo 91: El citado, ya sea investigado o testigo, deberá prestar juramento o afirmación de no faltar a la verdad, bajo la gravedad de falso testimonio, según las disposiciones contenidas en el Código Penal.

Artículo 92: La audiencia será presidida por el funcionario designado al efecto por el Director Jurídico. A la audiencia asistirán los Inspectores o funcionarios de la Autoridad Aeronáutica Civil que hayan sido citados por quien presida la audiencia.

Artículo 93: El investigado podrá aportar o anunciar la presentación de pruebas que estime pertinentes.

Artículo 94: *Pruebas.* Constituyen pruebas los documentos, el testimonio, la inspección oficial, las acciones exhibitorias, los dictámenes periciales, los informes, los indicios, los medios científicos, las fotocopias o las reproducciones mecánicas, los documentos enviados por facsímile y cualquier otro elemento racional que sirva a la formación de la convicción del funcionario, siempre que no estén expresamente prohibidos por la Ley, ni sean contrarios a la moral o al orden público.

Cuando se trate de prueba de facsímile y copias se deberá confrontar con su original en un período razonable después de su recepción.

Artículo 95: *Período de prueba.* El investigado podrá presentar o proponer pruebas en el acto de audiencia. Si propone pruebas tendrá cuarenta y ocho (48) horas para aducirlas.

Vencido este término se señalará hasta ocho (8) días hábiles para practicarlas dependiendo del número y clase de pruebas presentadas.

Artículo 96: Las pruebas propuestas y presentadas por las partes serán evaluadas para el efecto de decidir su conducencia o su inconducencia, respecto de los hechos que deben ser comprobados.

Artículo 97: Además de las pruebas pedidas, se podrá ordenar la práctica de todas aquellas pruebas que se estime conducentes o procedentes para verificar

las afirmaciones del investigado y la autenticidad de cualquier documento público o privado en la investigación.

Artículo 98: Alegatos. Concluido el período de pruebas, el investigado podrá presentar sus alegaciones por escrito dentro de los siguientes cinco (5) días hábiles.

CAPÍTULO V RESOLUCIÓN

Artículo 99: Terminación anticipada. En cualquier momento del proceso en que aparezca plenamente demostrado que el hecho atribuido no ha existido; que la conducta no está prevista como infracción; se demuestre plenamente que el investigado no cometió el hecho, pero en este caso la acción podrá iniciar o continuar respecto a otros implicados. El Director General mediante decisión motivada dispondrá la terminación y archivo del proceso.

Artículo 100: Proyecto de Resolución. Vencido el término de alegato o terminada la audiencia si no se presentare pruebas, o no hubiere pruebas que practicar, y luego de analizar las piezas probatorias que consten en el expediente, se proyectará la Resolución para consideración y/o firma del Director General de la AAC, ya sea sancionando u ordenando el archivo del expediente.

Artículo 101: Contenido de la Resolución. El proyecto de Resolución será motivado y contendrá:

- (1) Una sinopsis de los hechos que dieron lugar a la investigación.
- (2) Síntesis de las pruebas recaudadas.
- (3) Resumen de las alegaciones y las razones por las que se aceptan o se niegan.
- (4) Indicación de las normas infringidas.
- (5) Decisión que se adopte, ya sea sancionando o absolviendo al investigado.

Artículo 102: Notificación. Una vez la Resolución sea emitida, ésta deberá ser notificada personalmente al procesado o a su apoderado si lo tuviere.

Artículo 103: Las notificaciones personales se practicarán haciendo saber de la Resolución a quien debe ser notificada, se indicará la hora, día, mes y año de la notificación, la cual firmarán el notificado, o un testigo por él si no pudiere o no quisiere firmar.

CAPÍTULO VI RECURSOS

Artículo 104: Contra la Resolución que decide el proceso por infracción proceden los recursos de reconsideración y apelación.

Artículo 105: *Recurso de reconsideración.* El recurso de reconsideración podrá ser interpuesto dentro de los cinco (5) días hábiles a partir de la notificación de la Resolución de primera o única instancia.

Artículo 106: *Decisión de recurso de reconsideración.* Una vez interpuesto el recurso de reconsideración, el Director General de la AAC decidirá el recurso por lo que conste en autos, salvo que existan puntos oscuros que resulten indispensables aclarar para los efectos de la decisión que debe adoptarse, en cuyo caso el Director General ordenará que se practiquen las pruebas conducentes a ese propósito, dentro de un término que no excederá de quince (15) días hábiles.

Artículo 107: El Director General de la AAC es competente para decidir el recurso de reconsideración, ya sea para aclarar, modificar o revocar la Resolución.

Artículo 108: *Efecto Suspensivo del Recurso de Reconsideración.* El recurso de reconsideración, una vez interpuesto o propuesto en tiempo oportuno y por persona legitimada para ello, se concederá en efecto suspensivo.

Artículo 109: *Recurso de apelación.* El recurso de apelación será interpuesto o propuesto ante el Director General en el acto de la notificación o por escrito dentro del término de cinco (5) días hábiles, a partir de la fecha de notificación de la resolución o acto impugnado. Si el apelante pretende utilizar nuevas pruebas en la segunda instancia de las permitidas en la Ley para esta etapa procesal, deberá indicarlo así en el acto de interposición o proposición del recurso.

Artículo 110: *Competencia para decidir.* La autoridad de primera instancia será la competente para decidir si el recurso interpuesto es o no viable, para lo cual deberá determinar si el apelante está legitimado legalmente para recurrir, si la resolución o acto impugnado es susceptible de recurso, y si éste fue interpuesto en término oportuno. El recurso de apelación, una vez interpuesto o propuesto en tiempo oportuno y por una persona legítima para ello, se concederá en efecto suspensivo.

Artículo 111: *Término para sustentar.* Una vez concedido el recurso de apelación, si no se han anunciado nuevas pruebas que practicar en segunda instancia, el Director General concederá al apelante un término de cinco (5) días hábiles para sustentar por escrito el recurso.

Artículo 112: *Término para presentar pruebas.* Si el apelante ha anunciado que utilizará nuevas pruebas en la segunda instancia, se señalará un término de cinco (5) días hábiles para que presente y proponga las pruebas que pretende utilizar.

Artículo 113: *Resolución de mero obediencia.* Cumplidas las fases establecidas en los Artículos anteriores, el Director General de la AAC emitirá una resolución de mero obediencia, ordenando el envío de las actuaciones al superior jerárquico para que surta la segunda instancia ante la Junta Directiva de la AAC. La Junta Directiva de la AAC tendrá un término máximo de sesenta (60) días calendario para emitir la resolución respectiva.

Artículo 114: *Facultad de la Junta Directiva de la AAC.* La Junta Directiva de la AAC estará facultada para ordenar que se practiquen las pruebas que sean indispensables o necesarias para esclarecer los hechos fundamentales para la decisión que debe adoptar.

Artículo 115: *Infracciones y Sanciones.* Las infracciones y sanciones aplicables a este procedimiento están descritas en los Artículos 207 al 226 de la Ley 21 de 29 de enero de 2003.

CAPÍTULO VII PAGO DE MULTA

Artículo 116: Realizando el pago de la multa se anexará copia del recibo de pago al expediente respectivo.

Artículo 117: *Cobro de multa.* Una vez la resolución esté ejecutoriada, se notificará y se enviará copia de la misma con la multa impuesta a la Dirección de Finanzas para que realice los trámites para su cobro.