

# **DIRECCIÓN JURÍDICA**

## **MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE EJECUCIÓN DE NORMAS DE SEGURIDAD OPERACIONAL**

**PANAMÁ - 2005**



## ***REVISIONES***

La publicación de revisiones se anunciarán regularmente y serán distribuidas por intermedio de la Dirección Jurídica de la AAC. Es responsabilidad de cada usuario del documento, hacer las anotaciones correspondientes. Las casillas en blanco facilitan su anotación.



Resolución N° 371/DJ/AAC  
18 de Octubre de 2005

**EL DIRECTOR GENERAL DE LA AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL**  
En uso de sus facultades legales; y

**CONSIDERANDO:**

Que el Artículo 7 de la Ley 22 de 29 de enero de 2003, otorga al Director General de la Autoridad Aeronáutica Civil además de las atribuciones que señalen otras leyes, la de velar por el buen funcionamiento y desempeño del organismo a su cargo, de sus dependencias y empleados, resguardando permanentemente los intereses institucionales.

Que las Resoluciones N°079-JD de 18 de junio de 2002; N°095-JD de 27 de agosto de 2002 y N° 002-JD de 12 de febrero de 2004 emitidas por la Junta Directiva de la Autoridad Aeronáutica Civil aprobaron y modificaron, respectivamente, los Libros que integran el Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP). El texto del Reglamento desarrolla lo establecido en las normas y métodos recomendados contenidos en los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

Que el procedimiento para la Ejecución de las Normas de la Seguridad Operacional eran funciones de la antigua Unidad de Ejecución de las Normas de la Seguridad Operacional de la Dirección de Seguridad Aérea cuyo Manual fue aprobado en su Revisión Original mediante Resolución N° 093/DSA/DAC de 28 de noviembre de 2002 y fue enmendado a través de su Revisión N° 1 aprobada por Resolución N° 126/DSA/AAC de 3 de septiembre de 2003, por lo que dicho manual requiere ser modificado.

Que mediante el presente Manual de Procedimientos, la Autoridad Aeronáutica Civil, cumple con su compromiso establecido por el Convenio sobre Aviación Civil Internacional de colaborar a fin de lograr el mas alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, aerovías y servicios auxiliares contemplado en el Artículo 37 de dicho convenio aprobado por la Ley 52 de 30 de noviembre de 1959.

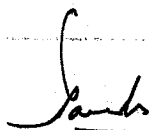
En consecuencia,

.../..

**RESUELVE:**

- PRIMERO:** **APROBAR** la reedición del *Manual de Procedimientos para la Ejecución de las Normas de la Seguridad Operacional* a través de su Revisión 0.
- SEGUNDO:** Mantener en vigencia este Manual bajo el método de revisiones, cuando se haga necesario, para cumplir con el deber del Estado, el cual es signatario del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.
- TERCERO:** El Manual aprobado que se adjunta forma parte integral de esta Resolución.
- CUARTO:** Los usuarios tendrán la responsabilidad de mantener al día el Manual.
- QUINTO:** Esta Resolución Administrativa empezará a regir a partir de su firma.
- FUNDAMENTO LEGAL:** Artículos 3 y 7 de la Ley N° 22 de 29 de enero de 2003.

**NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE,**



**TOMÁS PAREDES**  
Director General



CvS/SH

AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN JURÍDICA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE EJECUCIÓN DE NORMAS DE SEGURIDAD OPERACIONAL	INDICE GENERAL Página 1 de 1 REVISIÓN: 0 Fecha: 18/10/2005
--	---

## ÍNDICE

### MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE EJECUCIÓN DE NORMAS DE SEGURIDAD OPERACIONAL

<b>CAPÍTULO I</b>	<b>GENERALIDADES</b>
<b>CAPÍTULO II</b>	<b>ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL</b>
<b>CAPÍTULO III</b>	<b>AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL</b>
<b>CAPÍTULO IV</b>	<b>DIRECCIÓN JURÍDICA</b>
<b>CAPÍTULO V</b>	<b>INVESTIGACIÓN</b>
<b>CAPÍTULO VI</b>	<b>PROCESO POR INFRACCIÓN</b>
<b>CAPÍTULO VII</b>	<b>INFRACCIONES Y SANCIONES</b>

AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN JURÍDICA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE EJECUCIÓN DE NORMAS DE SEGURIDAD OPERACIONAL	LISTA PÁGINAS EFECTIVAS Página 1 de 2 REVISIÓN 0 FECHA: 18/10/2005
--	---

## Lista de Páginas Efectivas

	Pág.	Rev.	Fecha
Registro de Revisiones	RR - 1	0	18/10/2005
Registro de Revisiones	RR - 2	0	18/10/2005
Resolución	R - 1	0	18/10/2005
Resolución	R - 2	0	18/10/2005
Índice General	IG - 1	0	18/10/2005
Lista de Páginas Efectivas	LPE - 1	0	18/10/2005
Lista de Páginas Efectivas	LPE - 2	0	18/10/2005
Preámbulo	P - 1	0	18/10/2005

	Pág.	Rev.	Fecha		Pág.	Rev.	Fecha
<b>Capítulo I</b>	I - 1	0	18/10/2005		III - 7	0	18/10/2005
	I - 2	0	18/10/2005		III - 8	0	18/10/2005
	I - 3	0	18/10/2005		III - 9	0	18/10/2005
					III - 10	0	18/10/2005
<b>Capítulo II</b>	II - 1	0	18/10/2005	<b>Capítulo IV</b>	IV - 1	0	18/10/2005
	II - 2	0	18/10/2005		IV - 2	0	18/10/2005
	II - 3	0	18/10/2005	<b>Capítulo V</b>	V - 1	0	18/10/2005
	II - 4	0	18/10/2005		V - 2	0	18/10/2005
	II - 5	0	18/10/2005		V - 3	0	18/10/2005
	II - 6	0	18/10/2005	<b>Capítulo VI</b>	VI - 1	0	18/10/2005
	II - 7	0	18/10/2005		VI - 2	0	18/10/2005
	II - 8	0	18/10/2005		VI - 3	0	18/10/2005
	II - 9	0	18/10/2005		VI - 4	0	18/10/2005
	II - 10	0	18/10/2005				
	II - 11	0	18/10/2005				
	II - 12	0	18/10/2005				
	II - 13	0	18/10/2005				
<b>Capítulo III</b>	III - 1	0	18/10/2005	<b>Capítulo VII</b>	VII - 1	0	18/10/2005
	III - 2	0	18/10/2005		VII - 2	0	18/10/2005
	III - 3	0	18/10/2005		VII - 3	0	18/10/2005
	III - 4	0	18/10/2005		VII - 4	0	18/10/2005
	III - 5	0	18/10/2005		VII - 5	0	18/10/2005
	III - 6	0	18/10/2005		VII - 6	0	18/10/2005

AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN JURÍDICA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE EJECUCIÓN DE NORMAS DE SEGURIDAD OPERACIONAL	LISTA PÁGINAS EFECTIVAS Página 2 de 2 REVISIÓN 0 FECHA: 18/10/2005
--	---

<b>Pág.</b>	<b>Rev.</b>	<b>Fecha</b>
VII - 7	0	18/10/2005
VII - 8	0	18/10/2005
VII - 9	0	18/10/2005
VII - 10	0	18/10/2005
VII - 11	0	18/10/2005



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN JURÍDICA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE EJECUCIÓN DE NORMAS DE SEGURIDAD OPERACIONAL	PREÁMBULO Página 1 de 1 REVISIÓN: 0 Fecha: 18/10/2005
--	--

## PREÁMBULO

El presente Manual aprobado mediante la Resolución N°371/DSA/DAC de 18 de octubre de 2005, contiene el procedimiento de aplicación de las disposiciones contempladas en el Título XIV **“Infracciones y Sanciones”** de la Ley N°21 de 29 de enero de 2003.

Este Manual se ha desarrollado como mecanismo de apoyo al sistema de vigilancia de seguridad operacional de la AAC para funcionar como medio de perfeccionamiento del poder coercitivo de esta Entidad Estatal, a fin de comprobar y lograr que se solucionen los hallazgos, discrepancias, violaciones e incumplimiento a las Leyes y al Reglamento de Aviación Civil de Panamá que surja durante el proceso de certificación, vigilancia continua, investigación de accidentes e incidentes, denuncias y quejas que involucren a los Inspectores de Seguridad Operacional, independientemente de su especialidad durante el ejercicio de sus funciones.

El procedimiento a continuación también contempla los puntos débiles o deficiencias que se descubran durante los trámites que realizan los diferentes Departamentos y/o Direcciones, a fin de que los mismos constituyan un proceso de investigación y prevean los diferentes niveles de decisiones que varían según su grado de violación o infracción que supongan

circunstancias que agraven o atenúen la medida que disponga la Resolución aplicable.

Las normas adjetivas contenidas en este Manual se establecen con la finalidad de dar cumplimiento a las obligaciones que tiene la AAC como representante de Estado signatario del Convenio sobre Aviación Civil Internacional firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944 y orientar e informar al funcionario de instrucción y sustanciador de los procesos de investigación de violaciones e infracciones necesario para dejar establecido el sistema de vigilancia de la seguridad operacional.

AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN JURÍDICA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE EJECUCIÓN DE NORMAS DE SEGURIDAD OPERACIONAL	CAPÍTULO I Página 1 de 3 REVISIÓN: 0 Fecha: 18/10/2005
--	---

## CAPÍTULO I

### 1. GENERALIDADES

#### 1.1 APLICABILIDAD

jurisdicción y competencia de las autoridades panameñas.

1.1.1 Este Manual describe los procedimientos, responsabilidades, objetivos y aspectos legales del cumplimiento y ejecución de la reglamentación aeronáutica y es la guía para tramitar los casos por infracción a la Ley y al Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) y ha sido concebido, de acuerdo a estos.

#### 1.2 OBJETIVO

Este Manual tiene por objeto servir de guía funcional, mediante la aplicación de una metodología común en el trámite de investigación y sanción por infracciones cometidas contra la Ley y el Reglamento de Aviación civil (RACP).

1.1.2 Los procedimientos contenidos en este Manual son aplicables a toda persona natural o jurídica nacional o extranjera que desarrolle actividades vinculadas al empleo de aeronaves civiles, dentro del territorio nacional y el espacio aéreo sobre el territorio continental e insular, sus mares territoriales o a bordo de aeronaves civiles panameñas o extranjeras dentro del territorio panameño o a bordo de aeronaves panameñas situadas en espacios no sometidos a la jurisdicción de otro Estado.

#### 1.3 MARCO JURÍDICO

La Ley N°21 de 29 de enero de 2003, en el Título XIV consagra la normativa referente a las Infracciones y Sanciones; indicando en su artículo 201 que es facultad de la Autoridad Aeronáutica Civil sancionar administrativamente a personas naturales o jurídicas por infracciones a la Ley y/o Reglamentos.

1.1.3 Es aplicable también a toda aeronave que se encuentre en el territorio o espacio aéreo nacional, así como su tripulación, los pasajeros y la carga, quedan sujetos a la

#### 1.4 PROCEDIMIENTO PARA EFECTUAR ACTUALIZACIONES Y ENMIENDAS

Toda vez que fuese necesario modificar el contenido del presente Manual deberá realizarse un estudio y análisis de la correspondiente actualización o enmienda que será debidamente fundamentada. El proyecto de Resolución deberá ser preparado por la Unidad de Normas y Regulaciones Aeronáuticas, el cual además será responsable de modificar este Manual y entregar las modificaciones al personal asignado

AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN JURÍDICA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE EJECUCIÓN DE NORMAS DE SEGURIDAD OPERACIONAL	CAPÍTULO I Página 2 de 3 REVISIÓN: 0 Fecha: 18/10/2005
--	---

para tener ejemplares de este Manual una vez aprobado la enmienda y publicada la Resolución del Director General, la misma formará parte integral de la enmienda.

Las enmiendas, además de quedar establecidas en el índice de Páginas Efectivas, deberán quedar plasmadas en el texto del procedimiento mediante una línea vertical negra en el margen izquierdo para los párrafos correspondientes a la columna izquierda y al margen derecho para el/los párrafo(s) enmendado(s) de la columna derecha, salvo que se trate de una modificación gramatical menor.

Deberá asentarse el cambio producido en el formulario titulado Registro de Revisiones que contiene cada ejemplar de este Manual.

También deberá reemplazar el índice de páginas efectivas que refleje la modificación efectuada y agregar la Resolución del Director que aprueba la enmienda.

Si la enmienda no establece la fecha de aplicación o de ejecución de procedimientos, queda expresamente determinado que su cumplimiento será obligatorio a partir de su publicación y notificación al personal correspondiente.

## **1.5 AXIOMAS PARA EL CUMPLIMIENTO DE LAS LEYES Y DEL RACP**

**1.5.1 Cumplimiento voluntario:** la Seguridad de la Aviación, depende primariamente de la adhesión voluntaria del Operador y/o Explotador a los requerimientos legales y reglamentarios. Uno de nuestros principales esfuerzos para obtener el cumplimiento debe ser a través de la promoción del claro conocimiento y entendimiento de la reglamentación.

El Inspector de Seguridad Operacional durante sus actividades de vigilancia e inspección puede ayudar a que el Operador y/o Explotador, en caso de duda, entienda y en consecuencia cumpla con los requerimientos de la reglamentación.

**1.5.2 Vigilancia y detección:** Un elemento importante, es descubrir con prontitud la falta de cumplimiento de los requerimientos legales y reglamentarios de los Operadores y/o Explotadores.

**1.5.3 Notificación:** En cualquier situación donde un Inspector de Seguridad Operacional identifique una violación en potencia, deberá tomar los pasos apropiados para notificar inmediatamente a la persona responsable, para que tome la acción que corresponda para prevenir la posible infracción.

El Inspector de Seguridad Operacional podrá tomar la acción correctiva inmediatamente con el Operador y/o Explotador, en caso de que se trate de una infracción en potencia, es decir, que aún no se haya cometido la infracción, pero

AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN JURÍDICA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE EJECUCIÓN DE NORMAS DE SEGURIDAD OPERACIONAL	CAPÍTULO I Página 3 de 3 REVISIÓN: 0 Fecha: 18/10/2005
--	---

existen las condiciones para que se cometa con posterioridad.

**1.5.4 Investigación e informe:**

Cuando sea descubierta una infracción, deberá conducirse con prontitud una investigación que se basará en todos los aspectos relacionados con el hecho y se asegurará que todos estos elementos consten en el respectivo informe de infracción.

**1.5.5 Tiempo:** El Inspector de Seguridad Operacional debe investigar las violaciones dentro de la mayor brevedad posible. Los retrasos durante el proceso de informe de la investigación no sólo pueden incidir en la efectividad de la aplicación de la sanción, si no, que también puede afectar la Seguridad Operacional que dicha operación involucra de manera no voluntaria. Los retrasos podrían permitir que la condición de inseguridad continúe si no se toma la acción correctiva. Los retrasos también enfatizan la gravedad de la infracción y disminuyen el valor disuasivo de la ejecución de la sanción que debe aplicarse.

Esta calidad disuasiva de la acción ejecutada y su vinculación con la sanción tiene como objetivo el cambio en la conducta del Operador y/o Explotador con respecto al cumplimiento de la normativa, lo que podrá realizarse si las investigaciones se conducen con prontitud y la sanción apropiada se administra dentro de un período de tiempo razonable.

El tiempo necesario para el proceso de investigación varía dependiendo de la complejidad de cada caso.

**1.5.6 Información Voluntaria:**

Muchas veces es el Operador y/o Explotador que informa la presunta infracción, por lo que se considerará como atenuante a la falta cometida y/o se le concederán treinta (30) días para corregir lo que ocasiona la infracción, dependiendo de la gravedad de la falta.

Si el Operador y/o Explotador no corrige lo que ocasiona la falta, dentro del tiempo concedido, se continuará con el proceso de investigación de la infracción.

## CAPÍTULO II

### 2. ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

#### 2.1 ORGANIZACIÓN DE LA AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

La segunda guerra mundial influyó poderosamente en el progreso técnico del avión, concentrando en un breve periodo de seis años, el equivalente de un cuarto de siglo de evolución normal en tiempo de paz. Se organizó una vasta red de transporte de pasajeros y mercancías, pero surgieron muchos problemas, tanto políticos como técnicos, que había que solucionar si se quería beneficiar y amparar al mundo en tiempo de paz. Surgía el problema de los derechos comerciales, es decir, qué acuerdos podrían concertarse para que los servicios aéreos de un país pudiesen penetrar en el espacio aéreo de otro. Había también otras dificultades concernientes a los conflictos jurídicos y económicos que podrían surgir al sobrevolar, en tiempos de paz, fronteras internacionales y mantener en pie las instalaciones de navegación aérea existentes, muchas de las cuales estaban situadas en regiones escasamente pobladas. Por estos motivos, durante los primeros meses de 1944, el Gobierno de los Estados Unidos consultó a otras naciones aliadas. Como consecuencia de estas conversaciones, se cursaron invitaciones a 55 países aliados y neutrales para que se reuniesen en

Chicago en noviembre de 1944. De esos 55 países asistieron 52.

Durante cinco semanas, los delegados de 52 naciones estudiaron los problemas de la aviación civil internacional. El resultado fue el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, cuyo objetivo está claramente definido en su Preámbulo al establecer que:

*“El desarrollo futuro de la aviación civil internacional puede contribuir poderosamente a crear y a preservar la amistad y el entendimiento entre las naciones y los pueblos del mundo, mientras que el abuso de la misma puede llegar a constituir una amenaza a la seguridad general”.*

El Convenio sobre Aviación Civil Internacional estipulaba, que la OACI no quedaría constituida hasta que por lo menos 26 Estados lo hubieran ratificado. Teniendo presente que la ratificación de un acuerdo internacional, requiere que se dicten disposiciones por parte de los diversos órganos legislativos interesados, lo que supone normalmente mucho tiempo, los delegados de los países dispusieron la creación de un organismo provisional (OPACI), con facultades consultivas solamente y que debía funcionar durante 20 meses hasta que el 4 de abril de 1947, se creó oficialmente la OACI, eligiéndose Montreal como Sede de la Organización, por invitación del Gobierno de Canadá”

(Tomado de "MEMORIA SOBRE LA OACI").

## **2.2 PARTICIPACIÓN DE PANAMÁ**

La República de Panamá asiste y participa a la Reunión convocada por los Estados Unidos de Norteamérica a la reunión en Chicago, en noviembre de 1944. Pero no es hasta el año de 1954 que Panamá se adhiere al Convenio sobre Aviación Civil Internacional. El 30 de noviembre de 1959 mediante la Ley 52 promulgada en la Gaceta Oficial N° 14019 publicada el día 5 de enero de 1960 se oficializa como Estado contratante de la OACI.

## **2.3 ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL Y LOS ANEXOS AL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL**

### **2.3.1 Objetivos de la OACI**

Los fines y objetivos de la Organización son desarrollar los principios y técnicas de la navegación aérea internacional y fomentar la organización y el desenvolvimiento del Transporte Aéreo Internacional para:

**2.3.2** Lograr el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional en todo el mundo.

**2.3.3** Fomentar las técnicas de diseño y manejo de aeronaves para fines pacíficos.

**2.3.4** Estimular el desarrollo de aerovías, aeropuertos, instalaciones y servicios de navegación aérea para la aviación civil internacional.

**2.3.5** Satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo respecto a un Transporte Aéreo seguro, regular, eficaz y económico.

**2.3.6** Evitar el despilfarro económico producido por una competencia excesiva.

**2.3.7** Asegurar que se respeten plenamente los derechos de los Estados contratantes y cada Estado contratante tenga oportunidad equitativa de explotar empresas de Transporte Aéreo Internacional.

**2.3.8** Evitar discriminación entre Estados contratantes.

**2.3.9** Promover la seguridad de vuelo en la navegación aérea internacional.

**2.3.10** Promover, el desarrollo de la aeronáutica civil internacional en todos los aspectos.

## **2.4 OBLIGACIONES DE LOS ESTADOS CONTRATANTES**

Los Gobiernos que suscriben el Convenio, se obligan a cumplir ciertos principios y arreglos a fin de que la aviación civil internacional pueda

desarrollarse de manera segura y ordenada y que los servicios de Transporte Aéreo puedan establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades y realizarse de modo sano y económico.

En los noventa y seis Artículos del Convenio de Chicago se establecen los privilegios y obligaciones de todos los Estados Contratantes, la adopción de normas y métodos recomendados internacionales para regular la navegación aérea. Estos Artículos pueden ser resumidos como sigue:

**2.4.1** Los Estados reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en todo el espacio aéreo situado sobre su territorio. (Artículo 1)

**2.4.2** Los Estados contratantes se comprometen a tener debidamente en cuenta la seguridad de la navegación de las aeronaves civiles, cuando establezcan Reglamentos aplicables a sus aeronaves de Estado. (Artículo 3)

**2.4.3** Las Leyes y Reglamentos de un Estado contratante se aplicarán sin distinción de nacionalidad a las aeronaves de todos los Estados contratantes y dichas aeronaves deberán cumplir tales Leyes y Reglamentos, a la entrada, a la salida y mientras se encuentren dentro del territorio de ese Estado. (Artículo 11)

**2.4.4** Cada Estado contratante se compromete a adoptar medidas que

aseguren que todas las aeronaves que vuelen sobre su territorio o maniobren en él, así como todas las aeronaves que lleven la marca de su nacionalidad, donde quiera que se encuentren, observen las reglas y Reglamentos en vigor relativos a los vuelos y maniobras de las aeronaves en tal lugar. Cada Estado contratante se compromete a mantener sus propios Reglamentos, sobre este particular conformes en todo lo posible, con los que oportunamente se establezcan en aplicación del presente convenio. Sobre alta mar, las reglas en vigor serán las que se establezcan de acuerdo al presente Convenio. Cada Estado contratante se compromete a asegurar que se procederá contra todas las personas que infrinjan los Reglamentos aplicables. (Artículo 12).

**2.4.5** Todo aeropuerto de un Estado contratante que esté abierto a sus aeronaves nacionales para fines de uso público estará igualmente abierto, en condiciones uniformes, a las aeronaves de todos los demás Estados contratantes. (Artículo 15).

**2.4.6** Los Estados tendrán derecho a inspeccionar las aeronaves de los demás Estados contratantes y examinar los Certificados y otros documentos prescritos en el Artículo 29 del Convenio. (Artículo 16)

**2.4.7** Cada Estado contratante se compromete, en la medida que lo juzgue factible, a proveer en su territorio aeropuertos, servicios de radio, servicios meteorológicos e instalaciones y servicios para la navegación aérea a fin de facilitar la navegación aérea internacional, de acuerdo con las normas y métodos recomendados y establecidos

por el Convenio. Adoptar y aplicar los sistemas normalizados apropiados sobre procedimientos de comunicaciones, códigos, balizamientos, señales, iluminación y demás métodos y reglas de iluminación que se recomienden y se establezcan (Artículo 28).

**2.4.8** Toda Aeronave que se emplee en navegación internacional llevará los siguientes documentos:

- a. Certificado de Matrícula
- b. Certificado de Aeronavegabilidad
- c. Licencias apropiadas para cada Miembro de la Tripulación.
- d. Diario de a bordo.
- e. Licencia de Estación de radio de la aeronave.
- f. Lista de nombres y lugares de embarque y destino de los pasajeros.
- g. Manifiesto y declaración detallada de la carga. (Artículo 29)

**2.4.9** Los Certificados de aeronavegabilidad, los Certificados de aptitud y las Licencias expedidos o convalidados por el Estado Contratante en el que esté matriculada la aeronave, se reconocerán como válidos por los demás Estados contratantes, siempre que los requisitos, de acuerdo con los cuales se hayan

expedido o convalidado dichos Certificados y Licencias, sean iguales o superiores a las normas mínimas que cumplan con la OACI. (Artículo 33).

**2.4.10** Cada Estado contratante se compromete a colaborar, a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible, en las Reglamentaciones, Normas, Procedimientos y Organización relativos a las aeronaves, personal, aerovías y servicios auxiliares, en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea. OACI adoptará normas, métodos recomendados y procedimientos para lograr dicha uniformidad. (Artículo 37).

**2.4.11** Cualquier Estado que considere impracticable cumplir, en todos sus aspectos con cualquiera de las normas o procedimientos recomendados por OACI o que sus regulaciones difieran en cualquier aspecto particular de lo establecido por dichas normas o procedimientos, notificará a la OACI, las diferencias entre sus propios métodos y lo establecido en las normas internacionales (Artículo 38).

**2.4.12** El Estado de matrícula, mediante acuerdo con el Estado del Explotador, podrá transferirle todas o parte de sus funciones y obligaciones según los Artículos 12, 30, 31 y 32a, cuando aeronaves de su nacionalidad sean explotadas por cualquier arreglo de transferencia de aeronaves, por un Explotador de dicho Estado. (Artículo 83 bis).



## **2.5 ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL**

La Organización de la Aviación Civil Internacional es reconocida por las Naciones Unidas como una agencia especializada para la aviación civil internacional. El acuerdo entre estas organizaciones fue diseñado para asegurar una relación de trabajo eficiente y reconocimiento mutuo de sus respectivos roles.

La OACI no está subordinada y no recibe ningún mandato de las Naciones Unidas.

### **2.5.1 Asamblea**

El órgano supremo de la OACI es la Asamblea, la cual se reúne una vez cada tres años, por lo menos, y es convocada por el Consejo. Las decisiones de la Asamblea se toman por mayoría de votos emitidos, excepto cuando el Convenio dispone lo contrario. En dichas reuniones se examinan las labores realizadas en las esferas técnica, económica, jurídica y de asistencia técnica.

### **2.5.2 Consejo**

Es un órgano permanente responsable a la Asamblea, está integrado por 33 Estados contratantes elegidos por la Asamblea por periodos de tres años. Una de las funciones principales del Consejo es adoptar normas y métodos recomendados internacionales e incluirlos en los Anexos al Convenio sobre aviación civil internacional.

El Consejo actúa de árbitro en caso de que surjan diferencias entre Estados miembros en cuestiones relativas a la aviación y aplicación del Convenio e investiga toda situación que pueda perjudicar el desarrollo de la navegación aérea internacional.

### **2.5.3 Comisión de Navegación Aérea**

Esta comisión está integrada por quince personas que poseen “las calificaciones y experiencia apropiadas en las ciencias y prácticas aeronáuticas”. Los Miembros de esta comisión son nombrados por el Consejo a propuesta de los Estados contratantes.

La Comisión de Navegación Aérea se preocupa por el desarrollo de las “Normas y Métodos Recomendados Internacionales”(SARPS).

### **2.5.4 Comité de Transporte Aéreo**

El objetivo principal del Comité de Transporte Aéreo está relacionado con los asuntos económicos de los aeropuertos, facilidades en rutas, tarifas aéreas. Esta información es utilizada para promover una justa e igual oportunidad para todos los transportistas internacionales.

### **2.5.5 Comité Jurídico**

El Comité Legal interpreta los cuestionamientos al Convenio de Chicago y sobre los demás asuntos relativos al Derecho Aéreo Internacional público y privado.

Algunas de sus preocupaciones son concernientes a la represión del

apoderamiento ilícito de aeronaves, la represión de actos ilícitos contra la seguridad de aviación civil, la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección, el reconocimiento internacional sobre el derecho de aeronaves, estudio de los instrumentos del Convenio de Varsovia.

### **2.5.6 Cooperación Técnica.**

Es el organismo de ejecución de los programas y actividades proyectadas para ayudar a los países técnicamente en desarrollo a reforzar con equipos, instrucción y asesoría sus proyectos nacionales de expansión y mejora de las actividades aeronáuticas.

### **2.5.7 Interferencia Ilícita en la Aviación Civil Internacional**

El Comité de Interferencia Ilícita en la aviación civil internacional asiste e informa al Consejo de todas las actividades relacionadas con las materias de su incumbencia.

### **2.5.8 Secretaría**

Está dirigida por un Secretario General designado por el Consejo y se divide en cinco direcciones principales, que se ocupan de Navegación Aérea, Transporte Aéreo, Operaciones Técnicas, Asuntos Jurídicos y Administración y Servicios.

### **2.5.9 Publicaciones**

La Organización de la Aviación Civil Internacional edita una gran

variedad de publicaciones de carácter técnico, económico y jurídico. Esas publicaciones abarcan documentos tales como los Anexos al Convenio, los procedimientos para los servicios de navegación aérea, los procedimientos para dar cumplimiento a los SARPS, el Manual de Instrucción de la OACI, los Planes regionales de navegación aérea, Manuales Técnicos y textos de orientación, la recopilación de accidentes de aviación, el Léxico de términos usados en aviación civil internacional, compendios estadísticos, actas y documentos del Comité Jurídico, etc. A petición, se suministra gratis un catálogo de estas publicaciones.

## **2.6 ANEXOS AL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL**

Las Normas y Métodos recomendados (SARPS), están contenidos en los 18 Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, junto con las diferencias notificadas por los Estados entre dichas disposiciones y las prácticas nacionales. En este documento sólo podemos ofrecer una panorámica de lo que contiene este inmenso conjunto de disposiciones.

Se entienden que estas Normas y Métodos recomendados adoptados por OACI, son normas "mínimas" que los Estados deben incluir en sus regulaciones nacionales.

El Anexo 9 corresponde al Comité de Transporte Aéreo, el Anexo 17 es de competencia del Comité sobre Interferencia Ilícita y todos los demás Anexos incumben a la Comisión de Aeronavegación.

## **Anexo 1 Licencias al Personal**

En este Anexo figuran las normas y métodos recomendados relativos al otorgamiento de Licencias al personal aeronáutico entendiéndose como tal a los Pilotos, Miembros de la Tripulación que no sean Pilotos, Técnico / Mecánico en Mantenimiento de Aeronaves, Controladores de Tránsito Aéreo, Encargados de Operaciones de Vuelo / Despachadores y Operador de Estación Aeronáutica.

## **Anexo 2 Reglamento del Aire**

Contiene las reglas generales relacionadas con las reglas de vuelo visuales (VFR) o bien, las del vuelo por instrumentos (IFR). Las normas elaboradas por la OACI que comprenden las reglas generales, reglas de vuelo visual y reglas de vuelo por instrumentos, contenidas en el Anexo 2, se aplican sin excepción alguna sobre alta mar así como también sobre territorios nacionales, en la medida en que no estén en pugna con las reglas del Estado sobrevolado.

## **Anexo 3 Servicio Meteorológico para la Navegación Aérea Internacional**

La finalidad del servicio meteorológico prescrito en el Anexo 3 consiste en contribuir a la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea, para ello, se proporciona a los Explotadores, Tripulaciones de Vuelo, dependencias de los Servicios de Tránsito Aéreo y de los de búsqueda

y salvamento, administraciones aeroportuarias y demás partes interesadas, la información meteorológica necesaria para el desempeño de sus funciones.

Las aeronaves en vuelo tienen la obligación de notificar los fenómenos meteorológicos importantes que encuentren en ruta.

## **Anexo 4 Cartas Aeronáuticas**

Las cartas aeronáuticas confeccionadas, ciñéndose a las normas aceptadas por la OACI, contribuyen al movimiento seguro y eficiente de Tránsito Aéreo. La serie de cartas aeronáuticas de la OACI comprende 17 tipos distintos, cada uno de ellos destinados a una finalidad especial. Los Estados tomarán las medidas necesarias para garantizar que la información que proporcionan sea adecuada y exacta.

## **Anexo 5 Unidades de Medidas que se emplearán en las Operaciones Aéreas y Terrestres**

Este Anexo contiene una tabla de unidades de medidas destinado a las comunicaciones aeroterrestres, fundada esencialmente en el sistema métrico, y, además, otras cuatro tablas provisionales de unidades que emplearían los Estados que no pudiesen utilizar la Tabla Básica.

## **Anexo 6 Operación de Aeronaves**

Este Anexo está destinado a contribuir a la seguridad de la navegación aérea internacional, fijando los criterios que deben aplicarse a la operación de aeronaves por parte de Explotadores autorizados a realizar operaciones de

Transporte Aéreo Comercial Internacional para que las operaciones sean seguras y, además, destinado a contribuir a la eficacia y regularidad de la navegación aérea internacional.

- ✓ **Parte I Transporte Aéreo Comercial Internacional – Aviones**
- ✓ **Parte II Aviación General Internacional – Aviones**
- ✓ **Parte III Operaciones Internacionales – Helicópteros**

#### **Anexo 7 Marcas de Nacionalidad y de Matrícula de las Aeronaves**

El Anexo fija los procedimientos que deben seguir los Estados contratantes de la OACI para elegir sus marcas de nacionalidad entre los símbolos de nacionalidad incluidos en los distintivos de llamadas por radio que la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT), asigna a los Estados de matrícula. Este Anexo contiene las normas sobre el uso de las letras, números y otros símbolos gráficos de las marcas de nacionalidad y matrícula.

#### **Anexo 8 Aeronavegabilidad**

El Anexo 8 contiene normas de carácter general, destinadas a las Autoridades Nacionales en materia de aeronavegabilidad que definen los requisitos mínimos para que un Estado reconozca los Certificados de aeronavegabilidad que se expiden respecto a las aeronaves de

otros Estados que entran en su territorio o lo sobrevuelen.

#### **Anexo 9 Facilitación**

El Anexo se concibió para facilitar los trámites en ambos extremos del vuelo, además, de las disposiciones destinadas a agilizar la llegada y salida de las aeronaves, los pasajeros, la carga y otros Artículos en los aeropuertos internacionales y se alcancen niveles óptimos de seguridad.

#### **Anexo 10 Telecomunicaciones Aeronáuticas (Volúmenes I al V)**

Contiene especificaciones sobre el equipo, sistemas, radiofrecuencias, control por radar y los procedimientos de comunicaciones que deben utilizarse en la aviación civil internacional y la utilización del espectro de radiofrecuencias aeronáuticas.

#### **Anexo 11 Servicios de Tránsito Aéreo**

Contiene las disposiciones para el suministro de Servicio de Control de Tránsito Aéreo, servicios de información de vuelo y servicio de alerta que permitan acelerar y ordenar el movimiento del Tránsito Aéreo, prevenir colisiones asesorar y proporcionar información para la marcha segura y eficaz de los vuelos y notificar a quien corresponda de las aeronaves que necesiten ayuda de búsqueda y salvamento. También incluye la coordinación de las mismas entre las dependencias ATC y la coordinación de transferencias de responsabilidad del control de vuelo de una dependencia a otra.

## **Anexo 12 Búsqueda y Salvamento**

El Anexo se refiere a la organización y procedimientos que se aplican al establecimiento, mantenimiento y funcionamiento de los servicios de búsqueda y salvamento de los Estados contratantes de la OACI, tanto en su territorio como en alta mar.

## **Anexo 13 Investigación de Accidentes de Aviación**

El Anexo establece las disposiciones para las actividades posteriores a los accidentes e incidentes que ocurran con el único objetivo de prevención de futuros accidentes o incidentes. El propósito de esta actividad no es determinar la culpa o la responsabilidad.

## **Anexo 14 Aeródromos (Volumen I y II)**

El Anexo contiene una gran variedad de temas, que van desde la planificación de un aeropuerto hasta detalles como el tiempo que deben tardar para entrar en servicio las fuentes secundarias de energía eléctrica; aspectos de ingeniería civil hasta de iluminación; provisión de los equipos de salvamento y extinción de incendios.

Este Anexo obliga al establecimiento de normas para efectuar la Certificación de los aeródromos.

## **Anexo 15 Servicios de Información Aeronáutica**

El Anexo define las condiciones en que se debe distribuir la información necesaria en forma uniforme y coherente, para garantizar la máxima seguridad en todos los aspectos de la operación de vuelo.

## **Anexo 16 Protección del Medio Ambiente (Volumen I y II)**

El Anexo 16 es uno de los dos Anexos de la OACI que no se limitan exclusivamente a la seguridad de la aviación y la eficiencia de las operaciones. El Anexo trata de la protección del Medio Ambiente contra los efectos del ruido emitido por las aeronaves y de las emisiones de los motores de aeronaves.

## **Anexo 17 Seguridad – Protección de la Aviación Civil Internacional Contra los Actos de Interferencia Ilícita**

Este Anexo se ocupa esencialmente de aspectos administrativos y de coordinación, así como las medidas técnicas para proteger la seguridad del Transporte Aéreo Internacional que exige que cada Estado contratante establezca su propio programa de seguridad de la aviación civil.

## **Anexo 18 Transporte sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea**

En este Anexo se especifican las normas y métodos generales recomendados, que se han de seguir para poder transportar sin riesgo mercancía peligrosa.

## **2.7 PUBLICACIONES OACI RELACIONADAS CON LA SEGURIDAD OPERACIONAL.**

### **Doc 7300 – Convenio sobre Aviación Civil Internacional.**

### **Doc 8335 – Manual sobre, Procedimientos para la Inspección, Certificación y Supervisión permanente de las Operaciones.**

Proporcionan una orientación para verificar y mantener la seguridad, regularidad y eficacia de los servicios de Transporte Aéreo Comercial Internacional y los procedimientos de Certificación de las empresas que efectúan dicho Transporte.

### **Doc 8984 – Manual de Medicina Aeronáutica Civil.**

### **Doc 9376 – Preparación de un Manual de Operaciones.**

Suministra orientación a los Explotadores y a la AAC sobre la preparación y contenido de los Manuales de Operaciones de las empresas. Se hace hincapié en la supervisión de las operaciones. La aprobación de este Manual constituye un paso fundamental para la aprobación de un Explotador y para el otorgamiento del Certificado de Operaciones.

### **Doc 9379 – Manual relativo a la implantación y gestión de un régimen estatal de Licencias para el personal aeronáutico.**

Contiene una guía detallada de todas las medidas que deben tomarse en relación con las Licencias para que éstas estén de acuerdo con los SARPS.

### **Doc 9388 – Manual de Reglamentos modelo para control nacional de las operaciones de vuelo y del mantenimiento de la aeronavegabilidad.**

Contiene una extensa serie de Reglamentos que se basan en disposiciones de la OACI comprendidas en los Anexos 6, 7, 8 y 18. Cuando no hay disposiciones pertinentes de la OACI, los Reglamentos se basan en sanas prácticas de operación seguidas por los principales países en la esfera aeronáutica.

### **Doc 9642 – Manual sobre Mantenimiento para un Organismo de Aeronavegabilidad.**

Proporciona orientación acerca de los procedimientos que se han de seguir para que la AAC establezca un organismo capaz de vigilar en forma adecuada el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves en servicio. Se describe con detalle el alcance del mantenimiento de la aeronavegabilidad.

### **Doc 9735 – Manual sobre auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional.**

Proporciona a los auditores del programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional y a los Estados

contratantes orientación e información acerca de los procedimientos normalizados para realizar estas auditorías.

### **Doc 9760 – Manual de Aeronavegabilidad**

Proporciona una guía detallada para establecimiento y operación de una organización de mantenimiento con énfasis en la división de inspección de aeronaves y los procedimientos para emitir y renovar los Certificados de Aeronavegabilidad

## **2.8 ENFOQUE SISTÉMICO PARA EL PROGRAMA UNIVERSAL DE AUDITORIA DE LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL**

### **2.8.1. Antecedentes.**

El 6 de mayo de 1998, el Consejo examinó todos los textos y aprobó el establecimiento de un “Programa Universal OACI de Auditoria de la Vigilancia de la Seguridad Operacional”.

En el 32º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, realizado en noviembre de 1998, adoptó la Resolución A32-11-“Establecimiento del Programa Universal OACI de Auditoria de la Vigilancia de la Seguridad Operacional”.

En el año 2001 la OACI se propuso ampliar el programa de auditorias a

otros Anexos. En octubre del año 2004 durante la 35ª Asamblea en Montreal, Canadá, se aprobó el programa ampliado con un enfoque sistémico, incluyendo de esta forma, las Normas y Métodos Recomendados de todos los Anexos menos el 9 Facilitación y 17 Actos Ilícitos contra la Aviación Civil (Seguridad).

El enfoque sistémico completo previsto para realizar las auditorias de la vigilancia de la seguridad operacional consistirá en dos fases. En la primera fase, la aplicación de las disposiciones de los Anexos y la identificación de las diferencia se determinaría mediante el examen del cuestionario sobre las actividades aeronáuticas del Estado y la lista de verificación de cumplimiento para todos los Anexos pertinentes y a través de la revisión de los documentos desarrollados por el Estado para apoyar en la aplicación de los SARPS, así como también mantener un sistema eficaz de vigilancia de la seguridad operacional. En la segunda fase, el Estado a ser auditado sería visitado por el equipo de auditoria de la OACI, quien avalaría la información proporcionada por el Estado y de igual manera llevaría a cabo una visita in situ sobre la capacidad general de vigilancia de la seguridad operacional del Estado. Esto incluiría una auditoria de la organización, procesos, procedimientos y programas establecidos y mantenidos por el Estado para ayudarlo a cumplir con sus obligaciones en materia de vigilancia de la seguridad operacional.

Las auditorias realizadas con arreglo al enfoque sistémico completo se adaptarían al nivel y complejidad de las actividades aeronáuticas del Estado que

fuera auditarse, teniendo en cuenta los mecanismos establecidos por el Estado para cumplir con sus responsabilidades en materia de vigilancia de la seguridad operacional. La duración y regularidad de las visitas, así como el tamaño de los equipos de auditoria se determinarían mediante el examen de la información que figura en los documentos proporcionados por el Estado, inclusive el cuestionario sobre actividades aeronáuticas del Estado y las listas de verificación de cumplimiento.

**2.8.2.** El 6 de mayo de 1998, el Consejo examinó todos los textos y aprobó el establecimiento de un "Programa Universal OACI de Auditoria de la Vigilancia de la Seguridad Operacional".

**2.8.3.** El 32º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, realizado en noviembre de 1998, adoptó la Resolución A32-11 – "Establecimiento del Programa Universal OACI de Auditoria de la Vigilancia de la Seguridad Operacional".

**2.8.4.** Los objetivos del programa de la OACI para la Vigilancia de la Seguridad Operacional están destinados a asegurar que los Estados contratantes cumplan sus compromisos de mantener sus propios Reglamentos; sobre este particular conformes, en todo lo posible, con los que oportunamente se establezcan en la aplicación del presente Convenio de acuerdo a lo establecido en el Artículo 12 del

mismo. Más aún, este Artículo dispone que cada Estado contratante se compromete a asegurar que se procederá contra todas las personas que infrinjan los Reglamentos aplicables.

**2.8.5.** Durante el 32º periodo de sesiones de la Asamblea de la OACI, se suscribió entre la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y la Comisión de Aviación Civil (CLAC), el "**Memorando de Entendimiento para Promover el Establecimiento del Sistema Regional para la Vigilancia de la Seguridad Operacional**", del que forma parte también el "**Reglamento del Sistema Regional para la Vigilancia de la Seguridad Operacional**".

**2.8.6.** Teniendo en cuenta, que el Artículo III del citado Reglamento establece que "La participación en el Sistema estará abierta a los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil y a otros Estados del Continente Americano que desean adherirse a través de sus respectivas Autoridades", el Artículo IV del Memorandum (punto 4.1.) propicia un "**Acuerdo para la Implantación del Sistema Regional para la Vigilancia de la Seguridad Operacional entre los Estados miembros de la CLAC**". El 14 de diciembre de 1998, aprovechando el marco de la primera Asamblea extraordinaria de la CLAC, seis Estados miembros de esta Comisión: Argentina, Brasil, Chile, Ecuador, Paraguay y Perú, suscriben dicho Acuerdo. De conformidad con su Artículo VII, con la firma de estos seis Estados este acuerdo ha entrado en vigor.

**2.8.7.** Con motivo de la primera reunión ordinaria de la Junta General del Sistema



Regional para la Vigilancia de Seguridad Operacional (Puntarenas, Costa Rica 29 de junio 1997), Panamá se adhiere para ser parte del Sistema Regional para la Vigilancia de la Seguridad Operacional.

## **2.9 DIFERENCIAS ENTRE LOS ANEXOS DE LA OACI CON EL REGLAMENTO DE AVIACIÓN CIVIL DE PANAMA.**

El Artículo 38 del Convenio obliga a los Estados a notificar al Consejo de OACI las diferencias entre sus propios Reglamentos y lo establecido por la norma internacional. El Consejo notificará inmediatamente a todos los demás Estados las diferencias informadas.

## DIFERENCIAS ENTRE LOS ANEXOS Y EL RACP

### ANEXO 1

#### Capítulo 1

1.2.5.2.1

Todas las Licencias ATP tiene intervalo de 6 meses.

1.2.6.1.1

Un poseedor de licencia debe aplicar por un nuevo exámen medico test.

#### Capítulo 2

2.1.3.1

Panamá otorga habilitaciones en helicópteros, giro avión, Globo Libre y zeppelines.

2.1.10.1

Panamá permite hasta 65 años de edad.

2.1.10.2

Panamá permite hasta 65 años de edad

2.3.1.1

Edad mínima en Panamá es 18 años

2.10.1.2.1

Libro VI does Not mention ATP.

2.13.1.1

Edad mínima en Panamá es 18 años

2.13.1.3.3

Different in wording.

#### Capítulo 3

3.3.1.1

Edad Mínima es 21 años.

#### Capítulo 4

4.3.1.1

Edad mínima en Panamá es 18 años.

4.5.1.1

Edad mínima en Panamá es 18 años.

#### Capítulo 6

6.3.1.2

Se extiende certificado médico clase I por 6 meses.

6.3.2.2.1

Se realiza prueba psicológica en la primera evaluación.

6.3.2.5

Después de Cirugía By Pass puede certificarse para volar, de acuerdo a un dictamen médico acreditado.

6.3.2.5.1

Se realizan pruebas de esfuerzo después de 40 años.

6.3.2.10

Se realiza Espirometría en el inicial y después de los 40 años.

6.3.2.23.1

Desde el inicio de la gestación se considera discapacitada.

6.3.2.25

Más extensivo y descriptivo.

6.3.3.6

Visión moNocular puede ser aceptada, si se prueba en la práctica.

6.3.4.1

Cada 3 años hasta los 40 años, después cada 2 años.

6.4.2.2

Pruebas anti droga son parte de la evaluación desde la primera otorgación de licencia.

6.4.2.2.1

Prueba psicológica se realizan desde la primera evaluación médica.

6.4.2.3

Prueba EEG es parte de la primera evaluación médica.

6.4.2.6

Uso de medicamento es aprobado para controlar la presión sanguínea.

6.4.3.1

Lente intraocular y visión moNocular puede ser aceptada, si es por acreditación médica.

6.4.4.1

Pruebas de audiometría son parte de la primera evaluación médica.

6.5.1.2

Se renueva en intervalos de 12 meses calendarios.

6.5.4.1.1.1

No meNos de cada 3 años después del otorgamiento de la licencia.

### ANEXO 2

No existen diferencias.

### **ANEXO 3**

No existen diferencias.

### **ANEXO 4**

#### **Capítulo 1**

1.3.2.2 No es aplicable.

#### **Capítulo 2**

2.18.2.2 Parcialmente implementado.

2.18.3.2 No es aplicable.

#### **Capítulo 4**

No es aplicable.

#### **Capítulo 6**

No es aplicable.

#### **Capítulo 7**

7.6.3 No es aplicable.

7.6.4 No es aplicable.

7.7 No es aplicable.

7.8.2 No es aplicable.

7.8.3 No es aplicable.

#### **Capítulo 9**

9.8.3 No es aplicable.

9.8.4 No es aplicable.

9.9.2 No es aplicable.

9.9.3.2 No es aplicable.

#### **Capítulo 10**

10.3.4 No es aplicable.

10.8.2 No es aplicable.

10.8.3 No es aplicable.

10.9.2 No es aplicable.

10.9.3.2 No es aplicable.

#### **Capítulo 11**

11.3.3.2 Se muestra escala de distancias exactas.

11.9.2 No es aplicable.

11.9.3 No es aplicable.

11.10.2.4 No es aplicable.

11.10.2..5 al 11.10.2..7 No es aplicable.

11.10.3 No es aplicable.

11.10.8.7 No es aplicable

11.10.9 No implementado

## **Capítulo 12**

- 12.9.2 No es aplicable
- 12.9.3 No es aplicable
- 12.10.2.3.1 No es aplicable
- 12.10.3 No es aplicable
- 13.6.2 No implementado

## **Capítulo 16**

No es aplicable

## **Capítulo 17**

- 17.4.4 No es aplicable
- 17.7.10.1 No es aplicable
- 17.7.10.2 No es aplicable
- 17.7.11 No es aplicable
- 17.7.12..1 No es aplicable
- 17.7.12..2 No es aplicable
- 17.9.2..3 No es aplicable

## **Capítulo 18**

No es aplicable

## **Capítulo 19**

No es aplicable

## **Capítulo 20**

No es aplicable

## **Capítulo 21**

- 21.8.2 No es aplicable
- 21.8.3 No es aplicable
- 21.9.2 No es aplicable

## **ANEXO 5**

No existen diferencias.

## **ANEXO 6 PARTE I**

### **Capítulo 3**

- 3.1.3 Añade responsabilidades la Centros de Despacho del operador.
- 3.1.4 El plazo en caso de emergencia en el RACP es de 5 días.
- 3.2.2 No es aplicable.

### **Capítulo 4**

- 4.2.9.2 Exige 1 año.
- 4.2.10.3 Exige además los registros de periodos de vacaciones de los tripulantes de vuelo.
- 4.3.2 Exige que los formatos de preparación de vuelo se mantengan por 1 año.
- 4.4.1.3 Además se establecen las operaciones CAT II y CAT III.
- 4.4.9.2 No se aplica.

## **Capítulo 5**

- 5.1.1 Panamá adoptó las regulaciones 14 CFR 23,25,27,29,31,33,y 35 de FAA por lo que tenemos todas las diferencias dadas por EEUU.
- 5.2.1. Panamá adoptó las regulaciones 14 CFR 23,25,27,29,31,33,y 35 de FAA por lo que tenemos todas las diferencias dadas por EEUU.

## **Capítulo 6**

Se agrega la autorización de despacho (salida) o flight release.  
Se hacen obligatorias las recomendaciones y se extiende a aviones turbohélice.

## **Capítulo 8**

- 8.1.3 Se realiza sólo de acuerdo a 8.7.1.1
- 8.7.6.2 Los registros se mantienen por 5 años.

## **Capítulo 9**

- 9.1.1 Se exige una tripulación mínima de 2 pilotos en aeronaves autorizadas a operar IFR y con capacidad de mas de 10 pasajeros.
- 9.4.3.4 Los registros se detallan específicamente.

## **Anexo 6 parte II**

### **Capítulo 6**

- 6.9.1 Se exige en todos los aviones turbina comerciales.
- 6.9.4 No se implementa
- 6.9.7 Se exige en todos los aviones turbina comerciales.
- 6.13.1 de acuerdo a su TSO.

### **Capítulo 7**

- 7.1.2 Se exige más equipos y accesorios.
- 7.2.1 Se añade de acuerdo con los tipos de RNP descritos.

## **Anexo 6 parte III**

- 1.1.7 No es aplicable a Operadores de helicópteros.
- 1.2.2.2.7.3 No se autorizan en helicópteros.
- 2.3.6.3.1 No se autoriza IFR en Helicópteros.
- 2.3.6.3.3 No se autoriza IFR en Helicópteros.
- 3.2.7.3.2 De acuerdo a los estipulado por CFR 14 Partes 27 y 29 de la FAA.
- 3.2.7.3.3 De acuerdo a los estipulado por CFR 14 Partes 27 y 29 de la FAA.
- 4.3.1.6 No es aplicable.
- 4.3.1.7 No es aplicable.
- 4.3.1.7.1 al 4.3.1.7.5 No es aplicable.
- 4.3.4.1 No es aplicable.
- 4.3.6 No es aplicable.
- 4.3.7.1 al 4.3.7.3 No es aplicable.
- 4.3.10 No es aplicable.
- 4.5.2.8 No es aplicable.
- 4.7.7 No es aplicable.
- 4.11.2 No es aplicable.
- 5.2.4 No es aplicable

## **Anexo 6 Parte IV**

### **Capítulo 4**

- 4.3.2.6 No es aplicable para la Aviación General
- 4.3.2.7 No es aplicable para la Aviación General
- 4.3.2.8 No es aplicable para la Aviación General
- 4.7.2 No es aplicable para la Aviación General
- 4.9.1.5 No es aplicable para la Aviación General
- 4.9.1.5.1 No es aplicable para la Aviación General
- 4.9.1.5.2 No es aplicable para la Aviación General
- 4.9.1.6 No es aplicable para la Aviación General
- 4.9.1.7 No es aplicable para la Aviación General
- 4.9.1.7.1 al 4.9.1.7.5 No es aplicable para la Aviación General
- 4.9.3.2 No es aplicable para la Aviación General
- 4.9.5.2 No es aplicable para la Aviación General
- 4.9.6.2 No es aplicable para la Aviación General
- 4.9.6.3 No es aplicable para la Aviación General
- 4.9.9 No es aplicable para la Aviación General.
- 5.2.4 IFR No autorizado para helicópteros.

## **Anexo 7**

### **Capítulo 3**

- 3.2.1 Los dirigibles sólo tienen las marcas de nacionalidad y matrícula en las superficies del estabilizador horizontal en ambas caras y No en la envoltura ni en la parte superior sobre el eje de simetría.

- 3.3.1 En los aviones que No se requieren marcas en la superficie de las alas  
3.2.5 No se requieren placas de identificación en los globos Libres No tripulados.

**Capítulo 4**

- 4.1.1 La altura mínima de los caracteres para las marcas, es de ocho (8) pulg. (Aprox. 20 cm.) en proporción a las dimensiones de las aeronaves.

**Capítulo 9**

9. Placa de Identificación  
Las aeronaves No tienen placa de identificación en la que aparezcan inscritas la marca de nacionalidad o su marca común y la marca de matrícula.

**Anexo 8**

**Capítulo 1**

**Parte II 1.1**

Panamá No es Estado de Diseño o manufactura, por esa razón ha adoptado el Código de Aeronavegabilidad de USA y reconoce los Type Certificates de las aeronaves y productos aeronauticos, fundamentados en las regulaciones FAR (Parts 23, 25, 27, 29, 31, 33, 34 and 35 de la Federal Aviation Administration (FAA)) y las JAR (Parts 23, 25, 27, 29, E y P de Joint Aviation Authority (JAA)).

**Capítulo 2**

Panamá No es Estado de Diseño o manufactura y mantiene las mismas diferencias que los EUA

**Capítulo 3**

- 3.1.1 Panamá No es Estado de Diseño o manufactura y mantiene las mismas diferencias que los EUA

3.2.4 Panama No convalida Certificados de Aeronavegabilidad emitido por otro Estado cuando se registra una aeronave. UNo de los requisitos cuando se registra es suministrar un Certificado de Aeronavegabilidad de Exportación.

**Capítulo 4**

- 4.3.6 Panamá No es Estado de Diseño o manufactura y mantiene las mismas diferencias que los EUA  
4.3.7 Panamá No es Estado de Diseño o manufactura y mantiene las mismas diferencias que los EUA.

**Parte III capítulos del 1 al 11**

Panamá No es Estado de Diseño o manufactura y mantiene las mismas diferencias que los EUA.

**Parte IIIB de A a K**

Panamá No es Estado de Diseño o manufactura y mantiene las mismas diferencias que los EUA.

**Parte IV helicópteros Capítulos 1 al 9**

Panamá No es Estado de Diseño o manufactura y mantiene las mismas diferencias que los EUA.

**Anexo 10 Vol I**

- 3.11.1 al 3.11.6.1.4 No es aplicable.

**Anexo 10 VOL.II**

**Capítulo 4**

- 4.1.2.2 No se utiliza

4.1.2.5 No se utiliza  
4.4.1.5.2.2 No esta disponible.  
4.4.1.6.3 sólo 6 días.  
4.4.7.1.1 no se utiliza.  
4.4.9.3.4 sólo se utiliza el AFTN.  
4.4.9.3.4.1 No es aplicable.  
4.4.9.3.5 No es aplicable.  
4.4.10.1.4.1.2 no se utiliza.  
4.4.10.1.4.1.3 no se utiliza.  
4.4.10.1.4.2 No es aplicable.  
4.4.10.1.4.2.1 No es aplicable.  
4.4.10.1.5 No es aplicable.  
4.4.11.8 No es aplicable.  
4.4.11.9 No es aplicable.  
4.4.12.1 al 4.4.12.6 No es aplicable.  
4.4.13.1 al 4.4.13.5 No es aplicable.  
4.4.15.3.8 No es aplicable.  
4.4.15.3.9 No es aplicable.

**Capítulo 5**

5.2.3.1.4.2 No es aplicable.

**Capítulo 6**

No se utiliza

**Capítulo 8**

No se ha implementado

**Anexo 10 Volumen III**

No existen diferencias

**Anexo 10 Volumen IV**

3.1.2.4.13 al 3.1.2.6.9.2 Este modo S no es utilizado

**Anexo 10 Volumen V**

No existen diferencias.

**Anexo 11**

No existen diferencias.

**Anexo 12**

No existen diferencias.

**Anexo 13**

No existen diferencias.

**Anexo 14 Vol. I**

**Capítulo 1**

1.3.3.2 No se utiliza referencia temporal.

**Capítulo 3**

3.15.1 al 3.15.11 No se aplica

**Capítulo 5**

5.3.5.6 al 5.3.5.23 No se utiliza este sistema.

**Anexo 14 Vol. II**

No existen diferencias.

**Anexo 15**

**Capítulo 3**

3.7.1.2 No esta implementado.

3.7.3.2 No se aplican referencias temporales.

**Capítulo 4**

4.2.1.2 No es aplicable



4.3.6 No es aplicable.

**Capítulo 5**

5.2.3 No es aplicable.

5.2.4 No es aplicable.

5.3.2.2 No se utilizan otros medios.

5.3.4 No es aplicable.

**Capítulo 7**

7.1.1.2 No es aplicable

7.2.1.4 Mono color, por la cantidad de AIC.

**Capítulo 10**

No ha sido implementado

**Anexo 16 Vol. I**

No existen diferencias.

**Anexo 16 Vol. II**

No existen diferencias.

**Anexo 18**

No existen diferencias.

AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN JURÍDICA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE EJECUCIÓN DE NORMAS DE SEGURIDAD OPERACIONAL	CAPÍTULO III Página 1 de 10 REVISIÓN: 0 FECHA: 18/10/2005
--	--

## CAPÍTULO III

### 3. AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL

#### 3.1 OBJETIVO

La Autoridad Aeronáutica Civil de Panamá tiene como objetivo dirigir y reglamentar los servicios de Transporte Aéreo, regular y prestar servicios a la Navegación Aérea, a la Seguridad Operacional y Aeroportuaria, y la Certificación y Administración de Aeródromos incluyendo su regulación, planificación, operación, vigilancia y control. Sus funciones específicas serán las que la Ley 21 y la Ley 22 de 29 de enero de 2003 y aquellas otras Leyes relativas al sector, con sujeción a los tratados internacionales suscritos por Panamá.

#### 3.2 FUNCIONES GENERALES

Para el logro de su objetivo la Autoridad Aeronáutica Civil ejercerá las funciones específicas y privativas que siguen:

**3.2.1** Organizar y fiscalizar el uso del espacio aéreo panameño, bajo condiciones de equidad, competencia y protección al ambiente.

**3.2.2** Desarrollar, poner en ejecución y revisar periódicamente, para su debida actualización, el Plan Nacional de Aviación Civil, que contenga la política de desarrollo e inversiones de la infraestructura aérea nacional, estableciendo las

etapas de crecimiento y aeroportuaria y cualquier otra materia que deba ser objeto de dicho plan.

**3.2.3** Proporcionar Servicios de Tránsito Aéreo y operar sistemas de ayuda y protección a la Navegación Aérea.

**3.2.4** Autorizar el ingreso y la permanencia de aeronaves en Panamá.

**3.2.5** Velar por la seguridad de la aviación civil y de los aeropuertos, estableciendo y operando un sistema nacional de seguridad aeroportuaria con el objeto de prevenir actos de interferencia ilícita.

**3.2.6** Establecer las condiciones de funcionamiento de los aeropuertos y aeródromos públicos y privados, así como los servicios de escala que se prestan en ellos, por lo que, en consecuencia, queda facultada para autorizarlos, certificarlos, suspenderlos, clausurarlos y administrarlos cuando corresponda. Asimismo, deberá aprobar los planos reguladores de los aeropuertos y aeródromos y regular el uso del suelo en el entorno de ellos por razones de seguridad de las operaciones aéreas y por condiciones de ruido de las aeronaves.

AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN JURÍDICA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE EJECUCIÓN DE NORMAS DE SEGURIDAD OPERACIONAL	CAPÍTULO III Página 2 de 10 REVISIÓN: 0 FECHA: 18/10/2005
--	--

**3.2.7** Aprobar el Plan Maestro de Desarrollo Aeronáutico que tendrán que someter a su consideración todos los operadores de aeropuertos y aeródromos públicos o privados en la República de Panamá.

**3.2.8** Otorgar, modificar, suspender y revocar los Certificados de Operación y sus Especificaciones de Operaciones a las empresas aéreas comerciales y a quienes corresponda.

**3.2.9** Otorgar, modificar, convalidar, suspender y revocar los Certificados de Aeronavegabilidad a las aeronaves de matrícula panameña y otorgar o convalidar certificados tipo y aceptar las directrices de aeronavegabilidad de los Estados de diseño, fabricación y certificación según corresponda.

**3.2.10** Autorizar, modificar, suspender y revocar la autorización de funcionamiento de fábricas, talleres de mantenimiento y reparación de aeronaves.

**3.2.11** Otorgar, convalidar, suspender y cancelar las Licencias al Personal Aeronáutico que requiera de ellas para el desempeño de sus funciones.

**3.2.12** Otorgar y cancelar matrícula a las aeronaves panameñas, conforme lo establezcan la Ley y sus Reglamentos.

**3.2.13** Mantener un Registro Aeronáutico Nacional, en el cual se inscribirán las Licencias del Personal Aeronáutico, los

Certificados de Aeronavegabilidad, Certificados de Operación y Explotación, Certificados de Matrícula, Certificados de Talleres Aeronáuticos y otros contratos técnicos.

**3.2.14** Coordinar con el Registro Público los requisitos técnicos que sean necesarios para la inscripción de los actos, hechos y contratos que prescriba la Ley, relativos a las aeronaves y supervisar con dicha entidad su debida actualización.

**3.2.15** Autorizar la formación de aeroclubes y el desarrollo de actividades de aviación deportiva en general.

**3.2.16** Investigar los accidentes e incidentes de aviación, con el objeto de determinar sus causas probables.

**3.2.17** Investigar y sancionar las infracciones a la Legislación y Reglamentación Aeronáutica.

**3.2.18** Adoptar y aplicar como Reglamentación Nacional, cuando proceda, las Normas y Métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

**3.2.19** Representar al Estado panameño ante organismos internacionales vinculados a la actividad aeronáutica y previa delegación del Órgano Ejecutivo, representarlo en la negociación de convenios bilaterales o multilaterales de transferencia de responsabilidades u otras materias

AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN JURÍDICA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE EJECUCIÓN DE NORMAS DE SEGURIDAD OPERACIONAL	CAPÍTULO III Página 3 de 10 REVISIÓN: 0 FECHA: 18/10/2005
--	--

concernientes a sus funciones legales y reglamentarias, sin perjuicio de las atribuciones del Ministerio de Relaciones Exteriores y de otros organismos del Estado.

**3.2.20** Fijar, cobrar y percibir las tasas, tarifas, derechos y rentas que correspondan por los servicios que preste o suministre y por el uso de sus facilidades, previa aprobación de la Junta Directiva de la Autoridad Aeronáutica Civil.

**3.2.21** Aprobar o registrar las tarifas aéreas de los Servicios de Transporte Aéreo Público de Pasajeros, Correos, Carga y Carga exclusiva.

**3.2.22** Fiscalizar el estricto cumplimiento de la Ley de Aviación Civil y de la Reglamentación que dicte en uso de las facultades, para lo cual tendrá potestades de inspección permanente de Explotadores, aeronaves, fábricas, talleres y personal aeronáutico, establecimientos educativos aeronáuticos, aeródromos y aeropuertos, en todos los aspectos que así lo requieran.

**3.2.23** Prestar asesoría técnica en materias aeronáuticas a las entidades públicas o privadas nacionales o extranjeras que requieran de ello.

**3.2.24** Coordinar, regular y garantizar las operaciones de búsqueda y salvamento, a las aeronaves que utilicen el espacio aéreo panameño, así como pactar acuerdos de búsqueda y

salvamento con otros Estados u Organismos interesados.

**3.2.25** Negociar y aprobar, cuando proceda, acuerdos o actas de entendimientos bilaterales y multilaterales sobre transporte aéreo, sin perjuicio de las atribuciones del Ministerio de Relaciones Exteriores y otros organismos interesados.

**3.2.26** Otorgar, modificar, suspender o cancelar los Certificados de Explotación, por incumplimiento de las condiciones fijadas para su otorgamiento.

**3.2.27** Promover la facilitación en el transporte aéreo nacional e internacional.

**3.2.28** Elaborar e implementar cada cinco años el Plan Maestro de Desarrollo Aeroportuario.

**3.2.29** Desarrollar y aplicar las disposiciones y fijar el sentido de manera privativa, del alcance e interpretación de las normas contenidas en la Ley 29 de 1996 en materia aeronáutica.

**3.2.30** Dictar la Reglamentación y normativa necesaria para garantizar la seguridad y eficiencia del sistema de Transporte Aéreo en Panamá, que permita poner en práctica las atribuciones enumeradas anteriormente y en general, las funciones que esta u otras Leyes le asignen.

### **3.3 ESTRUCTURA ORGÁNICA FUNCIONAL DE LA AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL.**

#### **3.3.1 Generalidades.**

Con el objeto de instruir a los miembros del cuerpo de Inspectores de Seguridad Aérea sobre la estructura de la Autoridad Aeronáutica Civil, es conveniente realizar una breve descripción de la composición de la organización básica funcional de la misma, con la cual se facilitará la comprensión de la filosofía aplicada para la composición de la Institución Central. Asimismo, servirá también para ubicar a los Departamentos de Aeronavegabilidad y de Operaciones dentro de la estructura general de la Autoridad Aeronáutica Civil de la República de Panamá.

#### **3.3.2 Dirección General**

La Autoridad Aeronáutica estará a cargo de un Director General que tendrá su representación legal y será responsable de su dirección superior y titular de las atribuciones que las Leyes y Reglamentos le confieren. El Director General será designado por el Órgano Ejecutivo y ratificado por la Asamblea Legislativa para un período de cinco años concurrente con el período presidencial.

Responden directamente a la Dirección General las siguientes unidades: Dirección Jurídica, Departamento de Información y Relaciones Públicas, Departamento

de Auditoría Interna, Gestión y Calidad, Oficina Institucional de Recursos Humanos, Dirección Administrativa, Dirección de Finanzas, Dirección de Planificación y Presupuesto, Dirección de Organización y Sistemas de Información, Dirección de Transporte Aéreo, Dirección de Seguridad Aérea, Dirección de Navegación Aérea, Dirección de Comunicación, Navegación y Vigilancia, Dirección de Aeropuertos, Instituto Superior de Ciencias y Tecnologías Aeronáuticas, Línea de Vuelo, Unidad de Búsqueda y Rescate, Unidad de Prevención e Investigación de Accidentes y Servicio de Extinción de Incendios. Existe, además una oficina de Control Fiscal, que responde directamente a la Contraloría General (Ver Fig. 1).

#### **3.3.3 Junta Directiva**

##### **a. Objetivo**

Aprobar e impartir las políticas para el control y fiscalización de los aspectos técnicos, económicos y administrativos de la Aviación Nacional.

##### **b. Estará integrada por:**

El Ministro de Gobierno y Justicia o su representante, quien la presidirá.  
El Ministro de Economía y Finanzas o su representante.

El Ministro de Comercio e Industrias o su representante.

El Director General de la Autoridad

AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN JURÍDICA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE EJECUCIÓN DE NORMAS DE SEGURIDAD OPERACIONAL	CAPÍTULO III Página 5 de 10 REVISIÓN: 0 FECHA: 18/10/2005
--	--

Aeronáutica actuará como Secretario Ejecutivo con derecho a voz y el Contralor General de la República o quien lo represente asistirá a las reuniones de la Junta Directiva con derecho a voz.

**c. Funciones de la Junta Directiva son las siguientes:**

- c.1 Aprobar las políticas y estrategias para el desarrollo del Transporte Aéreo en Panamá.
- c.2 Aprobar el presupuesto de la AAC, de conformidad con las disposiciones constitucionales que rigen el Presupuesto General del Estado.
- c.3 Aprobar los planes y programas presentados por el Director General de la AAC.
- c.4 Aprobar las tasas, tarifas, derechos y rentas que proponga fijar el Director General de la AAC.
- c.5 Coordinar y armonizar las relaciones entre las distintas entidades que integran o intervienen en el Transporte Aéreo y en la actividad aeronáutica.
- c.6 Conocer y resolver los

Recursos de Apelación, de Hecho o Revisión Administrativa, interpuestos contra las resoluciones y demás actos del Director General, como Tribunal de Segunda Instancia.

- c.7 Aprobar los Reglamentos y normas de la AAC, incluyendo su Reglamento interno.
- c.8 Aprobar y remitir al Órgano Ejecutivo, para su debida promulgación, toda la reglamentación y normativa necesaria para garantizar la seguridad y eficiencia del sistema de Transporte Aéreo en Panamá.
- c.9 Adoptar y aplicar como reglamentación nacional, cuando proceda, las Normas y Métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).
- c.10 Requerir informes al Director General cuando lo estime conveniente.
- c.11 Aprobar toda clase de contratos, acuerdos, derogaciones con personas naturales o jurídicas, públicas o

AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN JURÍDICA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE EJECUCIÓN DE NORMAS DE SEGURIDAD OPERACIONAL	CAPÍTULO III Página 6 de 10 REVISIÓN: 0 FECHA: 18/10/2005
--	--

privadas, nacionales o extranjeras, que superen la suma de quinientos mil balboas (B/. 500,000.00)

### 3.3.4 Subdirector General

El Subdirector General será designado por el Órgano Ejecutivo y su función será reemplazar al Director General en caso de ausencia o impedimento de éste.

El Director General le asignará las funciones específicas o le atribuirá la Dirección de algunos de los servicios contemplados dentro de la organización administrativa de la AAC.

### 3.3.5 Dirección Jurídica

#### Objetivo:

Brindar orientación y/o asesoría de carácter jurídico al Despacho Superior; absolver consultas relacionadas con materia legal, elaborar contratos e arrendamiento y/o concesión de bienes de la Autoridad Aeronáutica Civil, participar en los actos públicos para la concesión y arrendamiento de bienes, así como de suministro a la Institución.

Instaurar procesos de lanzamiento, supervisar los cobros coactivos sobre los morosos; así como coordinar con la Notaría para confeccionar toda escritura y trámite de inscripción para el registro de traspaso de propiedades bajo la Administración de la Autoridad

Aeronáutica Civil.

### 3.3.6 Departamento de Información y Relaciones Públicas

#### Objetivo:

Proyectar la imagen de la Institución ante la opinión pública en general por delegación del Despacho Superior, mediante la divulgación y publicación de la labor que desarrolla la Autoridad Aeronáutica Civil en todo el territorio nacional y su participación a nivel internacional.

### 3.3.7 Departamento de Auditoría Interna

#### Objetivo:

Realizar auditorías administrativas, contables y financieras, de forma permanente a todos los sistemas de gestión institucional.

### 3.3.8 Unidad de Gestión de Calidad

#### Objetivo:

Llevar a cabo una evaluación permanente de la eficacia y eficiencia en el uso de los recursos institucionales y del cumplimiento de las metas y programas conforme a lo planeado.

AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN JURÍDICA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE EJECUCIÓN DE NORMAS DE SEGURIDAD OPERACIONAL	CAPÍTULO III Página 7 de 10 REVISIÓN: 0 FECHA: 18/10/2005
--	--

### **3.3.9 Oficina Institucional de Recursos Humanos**

**Objetivo:**

Planear, organizar, dirigir, controlar y administrar el capital humano en la Institución de acuerdo a las disposiciones gubernamentales vigentes.

### **3.3.10 Dirección Administrativa**

**Objetivo:**

Planear y supervisar el desarrollo de los programas de provisión de recursos, materiales y servicios de la Institución, supervisar el control, registro, aseguramiento y disposición de los bienes patrimoniales y velar por el aseo y conservación de las instalaciones físicas y áreas verdes de la Institución.

### **3.3.11 Dirección de Finanzas**

**Objetivo:**

Planificar, organizar y supervisar el registro y análisis de las operaciones contables y financieras de la Institución, el recibo, custodia y disposición de los fondos institucionales, de acuerdo a lo programado y elaborar las proyecciones financieras, con base en los planes de desarrollo institucional, las políticas y estrategias formuladas por la Junta Directiva y la Dirección General.

### **3.3.12 Dirección de Planificación y Presupuesto**

Formular, sustentar y velar por la implementación de los planes operativos y estratégicos institucionales, en concordancia con la estrategia de desarrollo y los planes sectoriales nacionales gubernamentales.

### **3.3.13 Dirección de Organización y Sistemas de Información**

**Objetivo:**

Planear, organizar y supervisar el proceso de modernización institucional, mediante el análisis de la estructura, funcionamiento y coordinación entre las unidades administrativas y la estructuración y mantenimiento de los sistemas de información gerencial, con base en los planes de desarrollo de la Institución y los requerimientos del servicio.

### **3.3.14 Dirección de Transporte Aéreo**

**Objetivo:**

Regular, evaluar, planificar y supervisar las actividades de los servicios de transporte aéreo público nacional e internacional y el desarrollo de empresas panameñas nacionales y extranjeras en el marco político-legal vigente, nacional e internacional.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN JURÍDICA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE EJECUCIÓN DE NORMAS DE SEGURIDAD OPERACIONAL	CAPÍTULO III Página 8 de 10 REVISIÓN: 0 FECHA: 18/10/2005
--	--

### **3.3.15 Dirección de Seguridad Aérea**

#### **Objetivo:**

Planear, organizar y supervisar el cumplimiento de las medidas de seguridad operacional en la aviación civil poniendo en práctica las normas de seguridad establecidas a nivel nacional e internacional para posibilitar una aviación civil segura y eficiente.

### **3.3.16 Dirección de Navegación Aérea.**

#### **Objetivo:**

Asegurar la eficiencia, seguridad y regularidad de la navegación aérea.

### **3.3.17 Dirección de Comunicación, Navegación y Vigilancia**

#### **Objetivo:**

Desarrollar todas las estrategias y procedimientos técnico-administrativos que conlleven a la optimización de los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia con miras a cumplir con los requerimientos de seguridad, eficiencia, efectividad, capacidad y flexibilidad que permitan la operatividad de la aviación nacional e internacional, basados en normas y procedimientos vigentes.

### **3.3.18 Dirección de Aeropuertos**

#### **Objetivo:**

Planear, organizar, supervisar y/o inspeccionar el funcionamiento de los aeropuertos nacionales e internacionales, el diseño y la construcción de infraestructuras y planificar el desarrollo futuro de la actividad aeroportuaria nacional siguiendo normas y reglamentos nacionales e internacionales.

### **3.3.19 Dirección de Seguridad Aeroportuaria**

#### **Objetivo:**

Planear, organizar y supervisar los servicios de seguridad, control y vigilancia en los aeródromos y aeropuertos de la República de Panamá en cumplimiento del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

### **3.3.20 Instituto Superior de Ciencias y Tecnologías Aeronáuticas**

#### **Objetivo:**

Planear, organizar y supervisar el programa de formación de profesionales capaces de atender con eficiencia las necesidades de la aviación civil tanto del sector público, como privado, incentivando la investigación en el campo de las ciencias aeronáuticas.

AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN JURÍDICA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE EJECUCIÓN DE NORMAS DE SEGURIDAD OPERACIONAL	CAPÍTULO III Página 9 de 10 REVISIÓN: 0 FECHA: 18/10/2005
--	--

### 3.3.21 Línea de Vuelo

#### Objetivo:

Proporcionar transporte aéreo a nivel nacional e internacional a la Presidencia de la República y entidades gubernamentales que en el desempeño de sus funciones así lo requieran, con los más altos estándares de seguridad y racionalización de los recursos.

### 3.3.22 Unidad de Búsqueda y Rescate

#### Objetivo:

Organizar y coordinar la búsqueda y rescate de aeronaves en emergencias, cumpliendo con las responsabilidades emanadas del

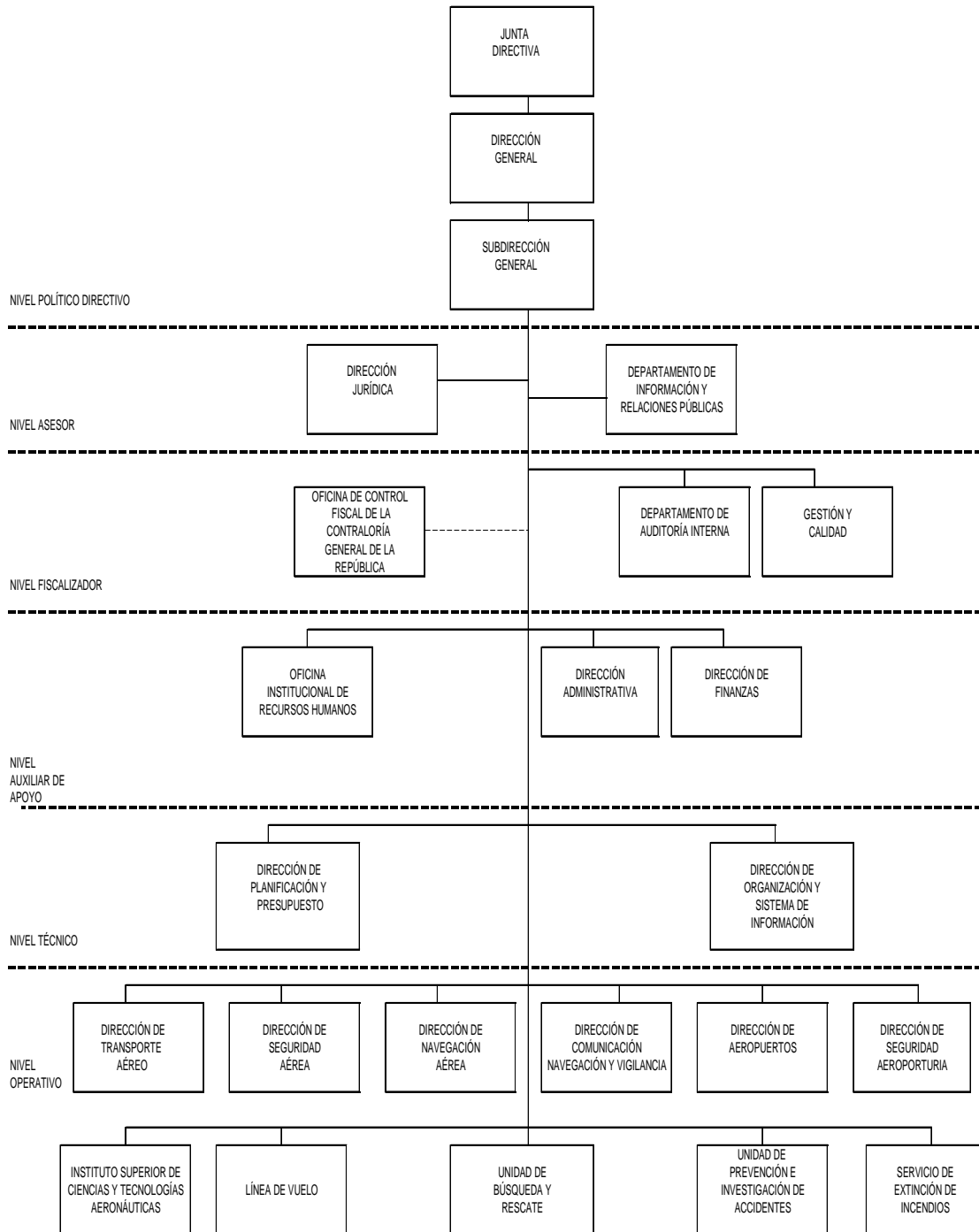
Convenio de Chicago contempladas en el Anexo 12 de la Organización de Aviación Civil Internacional.

### 3.3.23 Unidad de Prevención e Investigación de Accidentes

#### Objetivo:

Organizar y coordinar la investigación de los accidentes de aeronaves en el territorio panameño, determinar las posibles causas y proponer acciones correctivas de las responsabilidades emanadas del Convenio de Chicago contemplados en el Anexo 13 de la Organización de Aviación Civil Internacional.

**AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL**



## CAPÍTULO IV

### 4. DIRECCIÓN JURÍDICA

#### 4.1 OBJETIVOS

Brindar orientación y/o asesoría de carácter jurídico al Despacho Superior; absolver consultas relacionadas con materia legal, elaborar contratos e arrendamiento y/o concesión de bienes de la Autoridad Aeronáutica Civil, participar en los actos públicos para la concesión y arrendamiento de bienes, así como de suministro a la Institución.

Instaurar procesos de lanzamiento, supervisar los cobros coactivos sobre los morosos; así como coordinar con la Notaría para confeccionar toda escritura y trámite de inscripción para el registro de traspaso de propiedades bajo la Administración de la Autoridad Aeronáutica Civil.

#### 4.2 BASE LEGAL

**4.2.1** Ley N°22 de 29 de enero de 2003, por la cual se deroga el Decreto de Gabinete N°13 de 22 de enero de 1969 y se crea la Autoridad Aeronáutica Civil (Gaceta Oficial 24,731 de 31 de enero de 2003).

**4.2.2** Ley N°21 de 29 de enero de 2003, Título XIV, Artículo 201 al 242.

**4.2.3** Resolución N°079 de 18 de junio de 2002 por lo cual se aprueba el Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP).

#### 4.3 FUNCIONES DE LA DIRECCIÓN JURÍDICA

**4.3.1** Analizar y evaluar los informes que presenten los Departamentos y/o Direcciones, que contengan hechos, inspecciones o evaluaciones; que puedan constituir infracción a la Ley y al RACP.

**4.3.2** Analizar y evaluar los informes de hechos, inspecciones, evaluaciones, quejas y denuncias para determinar si hay mérito para celebrar la audiencia o en su defecto archivar el caso.

**4.3.3** Presentar las recomendaciones en las cosas en que exista mérito para considerar la infracción y su archivo en caso de que se acepte la recomendación.

**4.3.4** Realizar audiencias a los presuntos infractores y testigos para cumplir con el principio del derecho de defensa.

**4.3.5** Dar seguimiento a las citaciones y notificaciones en los casos de infracción.

**4.3.6** Coordinar con la Dirección de Finanzas la aplicación de Resoluciones para hacer efectivo el cobro de las multas impuestas por infracción.

**4.3.7** Redactar y presentar la (s) Resolución (es) que resuelva (n) el o los procesos presentados por incumplimientos del RACP, Recursos de reconsideración y

apelación, así como de aspectos relacionados con el área de su competencia.

**4.3.8** Asesor sobre asuntos legales relacionados con las infracciones a la seguridad operacional.

## CAPÍTULO V

### 5. INVESTIGACIÓN

#### 5.1 INICIO DE LA INVESTIGACIÓN

La investigación tiene por objeto constatar la existencia de la Infracción, verificar si los hechos u omisiones son violatorias a las normas aeronáuticas, identificar los autores o participantes, su grado de culpabilidad y motivos, imponer medidas preventivas, sanciones y acciones correctivas.

**5.1.1** La investigación se inicia mediante:

- a. La notificación de cualquier persona a los Departamentos y/o Direcciones de la AAC de algún hecho que pudiera constituir una infracción contra la Ley o el Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP)
- b. Los resultados de las inspecciones o evaluaciones que realicen los Inspectores de Seguridad Operacional, a las Tripulaciones de Vuelo y Cabina, Personal Aeronáutico, aeronaves, Operadores y/o Explotadores, Empresas Aéreas en general, Talleres Aeronáuticos, Escuelas de Aviación o cualquier otro personal o empresa que desarrolle actividades que afecten la Seguridad Operacional, cuya conclusión determine la existencia de una

infracción a la Ley o al RACP, que dé mérito a la investigación, comprobación y sanción correspondiente.

- 1) Una vez el Inspector de Seguridad Operacional que corresponda, reciba la información que indique una posible infracción a la Ley o al RACP deberá determinar si hay fundamento para la investigación.

- 3) Investigación de Accidentes

Cuando se detectan circunstancias que puedan constituir una presunta infracción, durante el curso de una investigación, la Unidad de Investigación de Accidentes deberá informar y remitir, las pruebas que disponga, al Director que corresponda para que se inicie el procedimiento por infracción. Sin perjuicio de la investigación del accidente.

#### 5.2 PLAN DE TRABAJO

Cuando el tipo de infracción lo amerite el Inspector de Seguridad Operacional Aérea deberá considerar las circunstancias y la naturaleza de la infracción y desarrollar un plan de trabajo, que le permita determinar el

progreso de la investigación, considerando lo siguiente:

- 5.2.1** ¿Qué disposición específica de las regulaciones aeronáuticas le aplica al caso?
- 5.2.2** Determinará qué elementos de la regulación son necesarios para establecer la violación.
- 5.2.3** ¿Que evidencia necesita?  
¿Dónde puede ser localizada?  
¿Cómo será obtenida?
- 5.2.4** ¿Que registros o documentos deberán utilizarse?
- 5.2.5** Si hay testigos del hecho.
- 5.2.6** El plan de trabajo deberá asegurar que la evidencia recopilada deberá establecer ¿quién? lo hizo o no, ¿qué?, ¿dónde?, ¿cuándo?, ¿por qué? y ¿cómo?.

- a. El Inspector deberá reunir evidencia, documentos, analizar dicha información y determinar si la infracción a la regulación ha sido cometida; hará las recomendaciones concernientes tomando en cuenta la evidencia recopilada en la investigación.
- b. El Inspector deberá evitar discutir con el presunto infractor u otros, acerca de la acción a tomarse y las posibles sanciones.

### 5.3 INFORME DE INVESTIGACIÓN

El documento a través del cual el Inspector de Seguridad Operacional presenta la relación de los hechos, documentos u otra información pertinente que haya sido obtenida durante la investigación.

#### 5.3.1 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.

#### 5.3.2 Testigos

El Inspector debe agregar al informe los nombres de testigos si los hubiere. Algunos recursos comunes para identificar testigos son:

- a. Manifiesto de pasajeros
- b. Controladores de Tránsito Aéreo
- c. Personal del aeropuerto
- d. Pilotos y Mecánicos
- e. Otros documentos

#### 5.3.3 Documentos

Tal vez el tipo más común de evidencia utilizada por el Inspector de Seguridad Operacional es la documental. Es también una herramienta de investigación utilizada como referencia para la verificación de las declaraciones.

El Inspector deberá tomar acción inmediata para revisar y obtener los registros necesarios, porque los mismos pueden perderse, destruirse o ser modificados cuando la acción no se toma con prontitud.

Cuando documentos tales como Manuales del Operador, de vuelo, Boletines de Servicio del fabricante, Registros de Mantenimiento y Directivas de Aeronavegabilidad contengan información necesaria para el caso, la

parte pertinente deberá reproducirse y anexarse al informe.

#### **5.3.4 Reproducción de documentos**

Cuando se hagan reproducciones a documentos, el Inspector de Seguridad Aérea deberá asegurarse que todas las reproducciones sean legibles y exactas, comparando cada reproducción del documento con el original, escribiendo **"este documento es fiel copia del documento original, firma y fecha"**.

El Inspector debe cuidar que la documentación obtenida esté vigente y sea aplicable al tiempo en que ocurrió la presunta infracción.

### **5.4 PREPARACIÓN DE INFORMES**

El informe de la investigación es el documento a través del cual el Inspector de Seguridad Operacional presentará la relación de los hechos, los documentos u otra información pertinente que haya sido obtenida durante la investigación; el informe o sólo deberá prepararse objetivamente y proveer la prueba requerida para sustanciar el proceso e imponer las sanciones correspondientes.

**5.4.1** El informe de investigación deberá ser llenado de acuerdo a lo que establecen los Manuales de Procedimiento de los inspectores de Seguridad Operacional (Inspectores de Aeronavegabilidad, Operaciones y Aeródromo).

#### **5.4.2 Análisis**

El Inspector, en caso de que la seguridad de vuelo este comprometida, deberá realizar una evaluación, analizar los resultados de la investigación y todos los factores que afecten o no a la Seguridad Operacional y coordinará con el Departamento de Prevención e Investigación de Accidentes.

#### **5.4.3 Trámite del Informe de Investigación**

El informe de investigación deberá presentarse a través del Jefe del Departamento ante el Director que corresponda.

- a. Cuando el informe de investigación concluya en que los hechos constituyen una presunta infracción, recomendará al Director que corresponda, alguna de las siguientes acciones:
  - 1) Que los antecedentes están incompletos, en cuyo caso requerirá todos aquellos que estime necesarios.
  - 2) Que no hay mérito para la realización de la audiencia en cuyo caso se archivará el informe.
  - 3) Que hay mérito para el inicio del proceso por infracción; por lo que se procederá con la citación del o los sujetos involucrados.



## CAPÍTULO VI

### 6. PROCESO POR INFRACCIONES

#### 6.1 TRÁMITE DE EXPEDIENTES DE INFRACCIONES

Las actuaciones administrativas tendientes a la ejecución de lo dispuesto en el Título XIV de la Ley N°21 de 29 de enero de 2003, relativo a las infracciones y sanciones, estarán inspiradas en los principios de presunción de inocencia, favorabilidad, debido proceso, derecho de defensa, economía, celeridad, eficacia, imparcialidad, publicidad y contradicción de que tratan la Constitución Política y las Leyes.

En el trámite de los casos de infracción se seguirá el procedimiento establecido en el Reglamento que desarrolla los principios contenidos en la Ley N°21 de 29 de enero de 2003.

#### 6.2 SUJETOS PROCESALES

En el proceso por infracción podrán actuar el investigado y/o apoderado, y en caso de personas jurídicas intervendrá un representante autorizado por el Representante Legal o un Representante del área Técnica de que se trate e Inspector (es) de Seguridad Operacional del Departamento o Dirección al que corresponde la infracción.

#### 6.3 EXPEDIENTE

Todo lo actuado se integrará a un expediente debidamente foliado previo a la audiencia.

También previo a la audiencia, el investigado o su apoderado tendrán derecho de conocer el expediente y obtener a su costa las respectivas reproducciones.

#### 6.4 CITACIÓN

Cuando se cuente con los elementos probatorios contra el presunto implicado, se confeccionará la citación para la audiencia.

La boleta de citación del investigado o testigos contendrá número, nombre e identificación del citado (persona natural o jurídica), objeto de la citación, la razón de la presunta violación; el día, hora y lugar de la audiencia, será expedida y firmada por el Director de que se trate. El citado deberá firmarla en señal de notificación.

De no presentarse el encausado en la fecha de la audiencia, se le girará una segunda boleta de citación, para una segunda fecha. No se girará más de dos (2) boletas de citación a una persona.

En el caso de que el citado no se presente en la segunda fecha, se librá

orden de conducción policial del encausado.

Cuando el citado no quisiera o no pudiese firmar, el encargado de la citación hará que un o una testigo firme por quien se niega o no pudiera hacerlo.

Toda boleta de citación expedida se agregará al expediente.

### **6.5 AUDIENCIA**

La audiencia se realizará el día fijado en la citación o en la fecha que se programe por que el citado manifieste tener algún impedimento para poder concurrir.

La audiencia estará compuesta por el/la abogado(a) u otro funcionario designado al efecto por el Director de la Dirección que corresponda, quien la presidirá; un Inspector de Aeronavegabilidad, Operaciones y Aeródromo o cualquier otro funcionario que quien presida la audiencia haya citado.

El citado tendrá derecho a ser asistido por un abogado, pero éste no podrá inducir o interrumpir la Declaración Jurada que rinda el citado.

El citado deberá prestar juramento o afirmación de no faltar a la verdad, bajo la gravedad de falso testimonio, según las disposiciones contenidas en el Artículo 355 del Código Penal.

Cualquier miembro de la audiencia, podrá preguntar al citado sobre todos aquellos aspectos relacionados con el objeto de la audiencia.

El citado podrá aportar en el acto de la audiencia las pruebas que estime pertinentes. Si en el acto de audiencia las declaraciones del o los procesados se infieren la participación de otras personas; se deberá emitir citaciones para la realización de otra audiencia, a fin de obtener declaraciones de estas personas como presuntos infractores o como testigos en el hecho investigado.

### **6.6 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.

El o los procesados podrán en el acto de audiencia proponer la presentación de pruebas, para lo cual dispondrán de cuarenta y ocho (48) horas para aducirlas. Vencido este término se señalará hasta ocho (8) días para practicarlas dependiendo del número y clase de pruebas presentadas.

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

Además de aquellas pruebas pedidas, se podrá ordenar la práctica de todas aquellas pruebas que estime

conducentes o procedentes, para verificar las afirmaciones del investigado y la autenticidad de cualquier documento público o privado en la investigación.

## 6.7 ALEGATOS

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

## 6.8 RESOLUCIONES

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, igual cuando 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.

Vencido el período de alegato o culminada la audiencia si no hubiese pruebas que practicar y luego de analizadas las piezas procesales que consten en el expediente, se elaborará el Proyecto de Resolución, ya sea sancionando u ordenando el archivo del proceso por no encontrar méritos para sancionar.

7.8.1 El Proyecto de Resolución será motivado y deberá contener:

- a. Una sinopsis de los hechos que dieron lugar a la investigación.
- b. Una síntesis de la prueba recaudada, que incluya las

aportadas con posterioridad, si la hubiere.

- c. Resumen de las alegaciones y las razones por las que se aceptan o se niegan.
- d. Indicación de las normas infringidas.
- e. Decisión que se adopte, ya sea sancionando o absolviendo al investigado.

7.8.2 El Proyecto de Resolución será sometido a consideración del Director que corresponda y posteriormente, será enviado al Director General para su decisión.

Una vez que el Director General emita la Resolución, ésta será notificada personalmente al procesado o a su apoderado.

## 6.9 NOTIFICACIÓN

La Resolución debe ser notificada personalmente al procesado o a su apoderado si lo tuviera.

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 que firmarán el notificado o un testigo por él si no pudiese o no quisiere firmar.

## 6.10 RECURSOS

Contra la Resolución que resuelve este proceso proceden, los Recursos de Reconsideración y/o Apelación; los

cuales deberán ser interpuestos dentro de cinco (5) días hábiles a partir de la fecha de notificación.

### **6.11 MULTAS**

Para el trámite del cobro de la multa impuesta se enviará copia de la Resolución a la Dirección de Finanzas.

Una vez que el sancionado cancele la multa, copia del recibo de pago o del arreglo de pago respectivo, debe ser anexado al expediente.

AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN JURÍDICA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE EJECUCIÓN DE NORMAS DE SEGURIDAD OPERACIONAL	CAPÍTULO VII Página 1 de 11 REVISIÓN: 0 Fecha: 18/10/2005
--	--

## CAPÍTULO VII

### 7. INFRACCIONES Y SANCIONES

#### 7.1 IDENTIFICACIÓN DE LAS INFRACCIONES Y SANCIONES

Las infracciones y sanciones se establecen en la Ley N°21 de 29 enero de 2003 en los Artículos 207 al 226.

#### 7.2 INFRACCIONES COMETIDAS POR EL PROPIETARIO, OPERADOR Y/O EXPLOTADOR

Las infracciones cometidas por el Propietario o Explotador, según el Artículo 207, 208 y 209 de la Ley 21 de 29 de enero de 2003, serán sancionadas de la siguiente forma:

7.2.1 Multa de quinientos balboas hasta diez mil balboas. Según sea calificada la infracción, se impondrá multa de quinientos balboas (B/.500.00) hasta diez mil balboas (B/.10,000.00) al propietario, Operador y/o Explotador de una aeronave civil, según corresponda, cuando permita que la aeronave:

- a. Opere, transite o intente transitar con las marcas de nacionalidad o matrícula no visible, alteradas, falsificadas, canceladas o no autorizadas;
- b. Opere, transite o intente transitar sin los documentos a bordo que esta Ley y sus reglamentos requieren;

- c. Opere en rutas y aeródromos no autorizados en los certificados de explotación y/o de operación y/o en sus especificaciones de operaciones o fuera del horario de operación del aeródromo;

- d. Opere en violación de las disposiciones existentes sobre ruido.

7.2.2 Multa de mil balboas hasta veinte mil balboas. Según sea calificada la infracción, se impondrá multa de mil balboas (1,000.00) hasta veinte mil balboas (B/.20,000.00) al propietario, Operador y/o Explotador, de una aeronave civil, según corresponda, en los siguientes casos:

- a. Por matrícula la aeronave en el Registro de otro Estado sin haber obtenido la cancelación de la matrícula nacional;
- b. Por alterar o modificar las marcas de nacionalidad o matrícula sin autorización de la Autoridad Aeronáutica Civil;
- c. Por permitir que la Tripulación efectúe operaciones con tiempo de vuelo o período de servicio vencido o de cualquier otra manera, viole las disposiciones de tiempo de vuelo, período de servicio y período de descanso;
- d. Por incumplir las disposiciones de Manual de Vuelo de la

AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN JURÍDICA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE EJECUCIÓN DE NORMAS DE SEGURIDAD OPERACIONAL	CAPÍTULO VII Página 2 de 11 REVISIÓN: 0 Fecha: 18/10/2005
--	--

- aeronave y/o su Manual de Mantenimiento;
- e. Por permitir que sus aeronaves estorben o impidan el tránsito aéreo o la circulación en los aeródromos;
- f. Por el transporte internacional de personas con enfermedades contagiosas o mentales, o de cadáveres, sin la autorización de la autoridad sanitaria correspondiente;
- g. Por continuar el servicio cuando su certificado de explotación y/o de operación se encuentra suspendido, cancelado o vencido.
- h. Por impedir, obstruir o demorar el acceso de los inspectores de Seguridad Operacional de la Autoridad Aeronáutica Civil, debidamente acreditados, cuando en ejercicio de sus funciones deban realizar alguna inspección;
- i. Por no comunicar, sin causa justificada, dentro del término establecido en el Reglamento, los incidentes o accidentes ocurridos a sus aeronaves.
- a. Por operar una aeronave sin certificado de matrícula y/o sin certificado de Aeronavegabilidad, o cuando tales documentos estén vencidos, cancelados o no sean válidos;
- b. Por operar o permitir que se opere una nave al mando de personas que carezcan de la Licencia y/o Habilitación aeronáutica correspondiente y/o el Certificado Médico o que dichos documentos hayan sido suspendidos o cancelados por la autoridad aeronáutica competente o se encuentren vencidos;
- c. Por operar una aeronave en condiciones no aeronavegables;
- d. Por ordenar al Piloto comandante actos que impliquen violación de esta Ley o de sus reglamentos;
- e. Por transportar mercancías peligrosas, prohibidas o sin cumplir los requisitos de embalaje, marcas, etiquetados o sin la debida autorización;
- f. Por permitir que una aeronave bajo su control despegue o intente despegar excedido las limitaciones y/o tablas de rendimiento establecidas en el Manual de Vuelo, de acuerdo con el vuelo que se va realizar.

7.2.3 Multa de mil balboas hasta cincuenta mil balboas. Según sea calificada la infracción, se impondrá multa de mil balboas (B/.1,000.00) hasta cincuenta mil balboas (50,000.00), al propietario, Operador y/o Explotador de una aeronave civil, según corresponda, en los siguientes casos:

### 7.3 INFRACCIONES COMETIDAS POR EL PILOTO COMANDANTE

Las infracciones cometidas por el Piloto Comandante, según el Artículo 210, 211 y 212 de la Ley 21 de 29 de enero de 2003, serán sancionadas de la siguiente forma:

7.3.1 Multa de doscientos cincuenta balboas hasta cinco mil balboas. Según sea calificada la infracción, se impondrá multa de doscientos cincuenta balboas (B/.250.00) hasta cinco mil balboas (B/.5,000.00), al Piloto comandante que:

- a. Conduzca una aeronave sin Certificado de Matrícula o sin Certificado de Aeronavegabilidad, o cuando estos documentos no sean válidos, o sin los documentos que esta Ley y sus reglamentos establecen que deban llevarse a bordo;
- b. Conduzca una aeronave sin marcas de nacionalidad y matrícula, o cuando éstas no sean visibles o sean alteradas, falsificadas o no cumplan con los requisitos respectivos, establecidos en los Reglamentos;
- c. Realice los vuelos de demostración o de instrucción sin el permiso correspondiente;
- d. Impida, obstruya o demore el acceso de los Inspectores de Seguridad Operacional de la Autoridad Aeronáutica Civil, debidamente acreditados, cuando en ejercicio de sus funciones deben realizar alguna

inspección y de acuerdo con lo que señalen las normas vigentes;

- e. No comunique, sin causa justificada, dentro del término establecido en el Reglamento, los incidentes, desperfectos o accidentes ocurridos a las aeronaves bajo su responsabilidad;
- f. No acuda, sin razón, en auxilio de víctimas en caso de accidente;
- g. Incumpla o viole, total o parcialmente, las obligaciones o prohibiciones que esta Ley y sus reglamentos establezcan.

7.3.2 Multa de quinientos balboas hasta diez mil balboas. Según sea calificada la infracción, se impondrá multa de quinientos balboas (B/.500.00) hasta diez mil balboas (B/.10,000.00), al piloto comandante que:

- a. Abandone, sin causa justificada, la aeronave, los pasajeros, la carga y demás efectos, en un lugar que no sea precisamente el punto donde legalmente se debe terminar el vuelo;
- b. No cancele el Plan de Vuelo o desvíe de este sin autorización o causa justificada;
- c. Efectúe operaciones con los tiempos de vuelo o períodos de servicio vencidos o de cualquier otra manera, viole las disposiciones de tiempo de vuelo, servicio y período de descanso;

AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN JURÍDICA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE EJECUCIÓN DE NORMAS DE SEGURIDAD OPERACIONAL	CAPÍTULO VII Página 4 de 11 REVISIÓN: 0 Fecha: 18/10/2005
--	--

- d. Incumpla las disposiciones del Manual de Operaciones de la empresa, aprobado por la Autoridad Aeronáutica Civil, de manera que tenga incidencia en la seguridad operacional;
- e. Realice sin autorización, vuelos acrobáticos, rasantes o de exhibición sobre ciudades o centro de población.
- f. Vuele sobre zonas prohibidas o registradas en contravención de lo que dispone esta Ley o sus reglamentos;
- g. Arroje o tolere que innecesariamente se lancen, desde la aeronave, objetos o lastre;
- h. Permita a cualquier persona, que no sea Miembro de la Tripulación, tomar parte en las operaciones de la aeronave;
- i. Opere en aeródromos no autorizados en los certificados de operación, de explotación o en las especificaciones de operaciones.
- 7.3.3 Multa de mil balboas hasta quince mil balboas. Según sea calificada la infracción, se impondrá multa de mil balboas (B/.1,000.00) hasta quince mil balboas (B/.15,000.00), al Piloto comandante de una aeronave que:
- a. Desobedezca las órdenes o instrucciones que reciba de la autoridad competente de control de tránsito aéreo, o viole las reglas de vuelo de tránsito aéreo;
- b. Tripule la aeronave o permita a un Miembro de la Tripulación que participe en operaciones de vuelo, en estado de embriaguez, incapacidad física o mental o bajo la influencia de sustancias psicoactivas. Igual sanción se impondrá a cualquier Miembro de la Tripulación que, con conocimiento de tal situación, la encubra o tolere;
- c. Tripule una aeronave excediendo las limitaciones o rendimiento establecidos en el Manual de Vuelo, de acuerdo con el vuelo que va a realizar;
- d. Vuele una aeronave en condición no aeronavegable;
- e. Tripule una aeronave sin llevar consigo el Certificado Médico correspondiente, la Licencia o Habilitación respectiva o cuando estos documentos se encuentren suspendidos, cancelados o vencidos. Igual sanción se impondrá a los Miembros de la Tripulación de Vuelo o Cabina que incurra en a misma falta y al Piloto comandante que lo haya permitido;
- f. Ejecute maniobras y operaciones temerarias que pongan en peligro la vida de los pasajeros, o de los terceros en tierra o la integridad de la aeronave o su carga.



#### **7.4 INFRACCIONES COMETIDAS POR EMPRESAS DE TRANSPORTE PÚBLICO**

Las infracciones cometidas por Empresas de Transporte Público, según el Artículo 213 y 214 de la Ley 21 de 29 de enero de 2003, serán sancionadas de la siguiente forma:

7.4.1 Multa de quinientos balboas hasta veinticinco mil balboas. Según sea calificada la infracción, se impondrá multa de quinientos balboas (B/.500.00) hasta veinticinco mil balboas (B/.25,000.00) a cualquier empresa de servicios de transporte aéreo público, regular o no regular, según le sea aplicable, cuando:

- a. Se niegue a transportar a alguna persona o carga sin tener razón legal para ello;
- b. Cancele un vuelo de itinerario sin autorización o causa justificada;
- c. Impida, obstruya o demore el acceso de los inspectores o fiscalizadores de la Autoridad Aeronáutica Civil, debidamente acreditados, cuando en ejercicio de sus funciones deben realizar alguna inspección;
- d. Anuncie o explote rutas, destinos, horarios, itinerarios, frecuencias de vuelo o tarifas no autorizadas por la Autoridad de Aeronáutica Civil;
- e. Efectúe vuelos entre puntos servidos por una empresa de servicios regulares, con tal frecuencia que pueda

considerarse como una serie de vuelos regulares;

- f. Explote, mediante acuerdos de colaboración con otra empresa, servicios aéreos sin la autorización de la Autoridad Aeronáutica Civil.

#### 7.4.2 Multa de dos mil balboas hasta cincuenta mil balboas.

Según sea calificada la infracción, se impondrá una multa de dos mil (B/.2,000.00) hasta cincuenta mil balboas (50,000.00) a cualquier empresa de servicios de transporte aéreo público, regular o no regular, que:

- a. Incumpla los términos y condiciones establecidos en los certificados de explotación y/o de operación respectivos o en las especificaciones de operaciones y que, a juicio de la autoridad competente, no amerite la cancelación de estos;
- b. Incumpla las disposiciones establecidas en los Manuales de Vuelo, de Operaciones y General de Mantenimiento aprobados, así como en las especificaciones de operaciones u otros documentos aprobados o aceptados por la Autoridad Aeronáutica Civil;
- c. No realice, de acuerdo con lo establecido en los datos técnicos y manuales

AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN JURÍDICA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE EJECUCIÓN DE NORMAS DE SEGURIDAD OPERACIONAL	CAPÍTULO VII Página 6 de 11 REVISIÓN: 0 Fecha: 18/10/2005
--	--

aprobados y/o aceptados por la Autoridad Aeronáutica Civil, un adecuado servicio de mantenimiento, reparación y/o inspección de sus aeronaves, motores, sistemas y cualquier componente de ellas;

- d. Opere una aeronave en condiciones no aeronavegables.

### **7.5 INFRACCIONES COMETIDAS POR EMPRESAS DE TRABAJO AÉREO**

Las infracciones cometidas por Empresas de Trabajo Aéreo, según el Artículo 215 de la Ley 21 de 29 de enero de 2003, serán sancionadas de la siguiente forma:

**7.5.1 Multa de quinientos balboas hasta veinte mil balboas.** Según sea calificada la infracción, se impondrá multa de quinientos balboas (B/.500.00) hasta veinte mil balboas (B/.20,000.00) a cualquier empresa de trabajo aéreo que:

- a. Opere aeronaves o realice operaciones no autorizadas en sus correspondientes certificados de explotación, de operación y/o especificaciones de operaciones;
- b. Impida, obstruya o demore el acceso de los inspectores o fiscalizadores de la Autoridad Aeronáutica Civil, debidamente acreditados, cuando en ejercicio de sus funciones deben realizar alguna inspección;

- c. Incumpla los términos y condiciones establecidos en los certificados de explotación y/o de operación respectivos o en las especificaciones de operaciones y que, a juicio de la autoridad competente, no amerite la cancelación de estos;

- d. No realice, de acuerdo a lo establecido en los datos técnicos y manuales aprobados y/o aceptados por la Autoridad Aeronáutica Civil, un adecuado servicio de mantenimiento, reparación y/o inspección de sus aeronaves, motores, sistemas y cualquier componente de ellas;

- e. Incumpla las disposiciones establecidas en los Manuales de Vuelo, de Operaciones y General de Mantenimiento aprobados, así como en las especificaciones de operaciones u otros documentos aprobados o aceptados por la Autoridad Aeronáutica Civil.

### **7.6 INFRACCIONES COMETIDAS POR TALLERES AERONÁUTICOS, ORGANISMOS DE MANTENIMIENTO ESTABLECIMIENTOS EDUCATIVOS O CENTROS DE**

AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN JURÍDICA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE EJECUCIÓN DE NORMAS DE SEGURIDAD OPERACIONAL	CAPÍTULO VII Página 7 de 11 REVISIÓN: 0 Fecha: 18/10/2005
--	--

## INSTRUCCIÓN O SERVICIOS DE ESCALA

Las infracciones cometidas por Talleres Aeronáuticos, Organismos de Mantenimiento, Establecimientos Educativos o Centros de Instrucción o Servicios de Escala, según el Artículo 216, 217, 218, 219 y 220 de la Ley 21 de 29 de enero de 2003, serán sancionadas de la siguiente forma:

**7.6.1 Multa de cien balboas hasta diez mil balboas.** Según sea calificada la infracción, se impondrá multa de cien balboas (B/.100.00) hasta diez mil balboas (B/.10,000.00) a cualquier taller aeronáutico, organismo de mantenimiento, establecimiento educativo o centro de instrucción o servicios de escala que:

- a. Preste servicio para los cuales no cuente con la correspondiente aprobación o no contemplados en los permisos, certificados, habilitaciones o categorías;
- b. Infrinja las autorizaciones concedidas por la Autoridad Aeronáutica Civil;
- c. Impida, obstruya o demore el acceso de los inspectores o fiscalizadores de la Autoridad Aeronáutica Civil, debidamente acreditados, cuando en ejercicio de sus funciones debe realizar alguna inspección;
- d. Incumpla los términos y condiciones establecidos en los respectivos permisos, certificados, habilitaciones o categorías y que, a juicio de la

Autoridad de Aeronáutica Civil, no amerite la cancelación de la autorización;

- e. Ejerza los privilegios de los permisos, certificados, habilitaciones y/o categorías, cuando hayan sido suspendidos o cancelados por la Autoridad Aeronáutica Civil o no se encuentren vigentes.

**7.6.2 Multa de doscientos cincuenta balboas hasta diez mil balboas.** Según sea calificada la infracción, se impondrá multa de doscientos cincuenta balboas (B/.250.00) hasta diez mil balboas (B/.10,000.00) a cualquier taller aeronáutico u organismo de mantenimiento que:

- a. No cuente en su biblioteca técnica con los manuales, información técnica apropiada y vigente;
- b. No cuente con un adecuado sistema de inspección que asegure un control de calidad satisfactorio;
- c. No cuente con un programa de entrenamiento y capacitación para personal;
- d. Infrinja los requisitos de Aeronavegabilidad

AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN JURÍDICA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE EJECUCIÓN DE NORMAS DE SEGURIDAD OPERACIONAL	CAPÍTULO VII Página 8 de 11 REVISIÓN: 0 Fecha: 18/10/2005
--	--

exigidos por la ley y el Reglamento.

7.6.3 Multa de quinientos balboas hasta veinticinco balboas. Según sea calificada la infracción, se impondrá multa de quinientos balboas (B/.500.00) hasta veinticinco mil balboas (B/.25,000.00) a cualquier taller aeronáutico u organismo de mantenimiento que:

- a. Ejecute trabajos de servicio, reparación, inspección o mantenimiento en lugares, edificios o instalaciones no autorizados, con equipos o herramientas no aprobados o en mal estado; con personal que no esté apropiadamente habilitado, capacitado y entrenado y/o utilizando manuales, información técnica o datos aprobados, inapropiados o no vigentes;
- b. Mantenga registros del personal de supervisión e inspección falsas, incompletas o no vigentes;
- c. Incumpla lo establecido en el Manual de Procedimientos de Inspección o Manual General de Mantenimiento, aprobados por la Autoridad Aeronáutica Civil;
- d. No informe, en los plazos establecidos, cualquier falla, mal funcionamiento o defecto de productos, equipos, componentes o partes que comprometa la Aeronavegabilidad de las aeronaves bajo su responsabilidad;
- e. Permita que personal que carece de Licencia o Habilitación

aeronáutica o ésta se encuentre vencida, realice trabajos en aeronaves, motores, sistemas o componentes de ella.

7.6.4 Multa de mil balboas hasta cincuenta mil balboas. Según sea calificada la infracción, se impondrá multa de mil balboas (B/.1,000.00) hasta cincuenta mil balboas (B/.50,000.00) a cualquier taller aeronáutico u organismo de mantenimiento que:

- a. Incumpla las directrices de Aeronavegabilidad, de acuerdo con las disposiciones que éstas establecen.
- b. Incumpla con los intervalos de tiempo de inspección, revisión, *overhaul* o vida límite de la aeronave y/o sus componentes;
- c. Emita o permita que se emita una autorización de retorno al servicio a aeronaves que no cumplan con los requisitos de Aeronavegabilidad aplicables o esta autorización sea realizada por personas que no cumplan los requisitos establecidos en esta Ley y sus reglamentos;
- d. Emita o permita que se emitan declaraciones, documentos o registros fraudulentos o falsos, para mostrar cumplimiento de cualquier requisito establecido en esta Ley y sus reglamentos;
- e. Instale o permita que se instalen partes, componentes, equipos o productos no apropiadamente, mantenidos o reparados o que no cuenten con los documentos

AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN JURÍDICA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE EJECUCIÓN DE NORMAS DE SEGURIDAD OPERACIONAL	CAPÍTULO VII Página 9 de 11 REVISIÓN: 0 Fecha: 18/10/2005
--	--

técnicos de respaldo para verificar su origen.

persona no tendrá acción contra la empresa por ninguna causa;

**7.6.5 Multa de quinientos balboas hasta diez mil balboas.** Según sea calificada la infracción, se impondrá multa de quinientos balboas (B/.500.00) hasta diez mil balboas (B/.10,000.00) a cualquier establecimiento educativo o centro de instrucción que:

- a. Altere cualquier informe o certificación de sus alumnos o respetos a la instrucción impartida;
- b. Imparta instrucción de cursos o programas que no cuenten con la debida aprobación;
- c. Permita que personal que carece de licencia o habilitación imparta instrucción.

- b. Mantenga una conducta desordenada, perturbe el trabajo de la Tripulación, cometa faltas o rehúse o deje de cumplir, sin causa justificada, una orden del Piloto comandante;
- c. Lleve consigo armas, municiones de guerra, explosivos o materiales inflamables, o cualquier otro tipo de mercancías peligrosas.

## **7.7 INFRACCIONES COMETIDAS POR LOS PASAJEROS EN LAS AERONAVES DE TRANSPORTE PÚBLICO**

Las infracciones cometidas pasajeros en las aeronaves de transporte público, según el Artículo 221 de la Ley 21 de 29 de enero de 2003, serán sancionadas de la siguiente forma:

**7.7.1** Según sea calificada la infracción, se impondrá multa de cien balboas (100.00) hasta cinco mil balboas (B/.5,000.00), a la persona que:

- a. Aborde una aeronave sin tener derecho por no haber celebrado contrato de transporte con la empresa explotadora. Tal

## **7.8 INFRACCIONES COMETIDAS POR EXTRANJERAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL**

Las infracciones cometidas por Empresas Extranjeras de Transporte Internacional, según el Artículo 223 de la Ley 21 de 29 de enero de 2003, serán sancionadas de la siguiente forma:

**7.8.1** Según sea calificada la infracción, se impondrá multa de cinco mil balboas (B/.5,000.00) hasta cincuenta mil balboas (B/.50,000.00) a la empresa extranjera de transporte aéreo internacional que, sin autorización, desembarque o embarque en el territorio nacional, pasajeros o carga o efectúe vuelos de cabotaje, o sin la notificación previa que establecen los reglamentos, vuele en tránsito sobre el territorio de la República o por incumplimiento de las obligaciones o prohibiciones que le impongan esta Ley y sus reglamentos.

### **7.9 INFRACCIONES COMETIDAS POR EL PERSONAL TRIPULANTE**

Las infracciones cometidas por el Personal Tripulante, según el Artículo 224 de la Ley 21 de 29 de enero de 2003, serán sancionadas de la siguiente forma:

7.9.1 Según sea calificada la infracción, se impondrá multa de quinientos balboas (B/.500.00) hasta cinco mil balboas (B/.5,000.00) a cualquier Miembro de la Tripulación que, por su acción u omisión, comprometa la seguridad de aeronaves, aeródromos u otras instalaciones de tránsito aéreo.

### **7.10 INFRACCIONES COMETIDAS POR EL PERSONAL AERONÁUTICO EN TIERRA**

Las infracciones cometidas por el Personal Aeronáutico en tierra, según el Artículo 225 de la Ley 21 de 29 de enero de 2003, serán sancionadas de la siguiente forma:

7.10.1 Según sea calificada la infracción, se impondrá multa de doscientos cincuenta balboas (B/.250.00) hasta cinco mil balboas (B/.5,000.00) a cualquier miembro del personal aeronáutico en tierra que:

a. Efectúe trabajos técnicos aeronáuticos en aeronaves que cualquier matrícula, sin contar con Licencia o Habilitación aeronáutica o cuando estos documentos no sean válidos o estén vencidos;

- b. Ejecute trabajos de reparación o mantenimiento en lugares, edificios o instalaciones no autorizadas, con equipos o herramientas no aprobados o en mal estado, y/o utilizado manuales o información técnica inapropiada o no vigente;
- c. Incumpla o viole total o parcialmente las obligaciones o prohibiciones que esta Ley y sus reglamentos establecen;
- d. No informe, en los plazos establecidos, cualquier falla, mal funcionamiento o defecto de productos, equipos, componentes o partes que comprometan la Aeronavegabilidad de aeronaves, bajo su responsabilidad;
- e. Instale partes, componentes, equipos o productos no apropiadamente mantenidos o reparados o que no cuenten con los documentos técnicos de respaldo para verificar su origen;
- f. Comprometa, por acción u omisión, la seguridad de aeronaves, aeródromos u otras instalaciones de tránsito aéreo;
- g. Emita una autorización de Retorno al Servicio a aeronaves que no cumplan con los requisitos de Aeronavegabilidad necesarios para ello;
- h. Emita declaraciones, documentos o registros fraudulentos o falsos para mostrar cumplimiento de cualquier requisito establecido en esta Ley y sus reglamentos.

## 7.11 INTERFERENCIA EN LAS COMUNICACIONES

Las infracciones cometidas por Interferencia en las comunicaciones, según el Artículo 226 de la Ley 21 de 29 de enero de 2003, serán sancionadas de la siguiente forma:

7.11.1 Según sea calificada la infracción, se impondrá multa de doscientos cincuenta balboas (B/.250.00) hasta cinco mil balboas (B/.5,000.00) a cualquier persona que impida o cause interferencias en las comunicaciones aeronáuticas.

## 7.12 SUSPENSIÓN DE LICENCIAS

El Director General también podrá 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.

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.

## 7.13 AGRAVANTES Y ATENUANTES EN LA APLICACIÓN DE SANCIONES

El Artículo 206 de Ley 21 de 29 de enero de 2003 consagra como circunstancias atenuantes de la sanción la buena conducta anterior, presentarse voluntariamente ante la Autoridad Aeronáutica Civil e informar sobre la infracción.

7.13.1 También regula las circunstancias agravantes que a continuación detallamos:

- a. Cometer la falta para ejecutar u ocultar otra.
- b. Preparar ponderadamente el hecho.
- c. Obrar con la complicidad de otro.  
Aprovechar una situación de calamidad o infortunio.
- e. Hacer más nocivas las consecuencias o generar situaciones de peligro.
- f. No proceder a evitar o neutralizar las consecuencias de la falta.
- g. Reincidir.