

Libro VI		
Motivo del Cambio	Artículo Original	Artículo Propuesto
El anexo 1 de OACI solo define la convalidación de Licencias Incluir definición Documento de OACI 9379	Nuevas	Expedición de licencias directa: Es el método empleado para garantizar el cumplimiento de nuestro propio sistema de emisión, en cuanto a los requisitos y sustentaciones que permiten determinar el nivel de los conocimientos, las habilidades y la experiencia, para lo que se utilizan los exámenes directos teóricos y prácticos, administrados y coordinados por la oficina PEL.
El anexo 1 de OACI solo define la convalidación de Licencias Incluir definición Documento de OACI 9379	Nueva	Expedición de licencias por conversión: Método de expedir una licencia nacional basándose en una extranjera, con lo que nuestro Estado acepta el hecho de que la titularidad de una licencia expedida por otro Estado contratante se constituye en una manera de demostrar el cumplimiento de nuestros propios reglamentos en materia de licencias.
Incluir definición Documento de OACI 9379	Nueva	Expedición de licencias por convalidación: Método tomada por nuestro estado, mediante la cual, en vez de otorgar nuestra propia licencia, reconoceremos como equivalente a la suya propia, la otorgada por otro Estado contratante.
Propuesta de la Dirección de Seguridad Aérea	Nueva	Artículo 17A: La AAC otorgará una convalidación a titulares de licencias aeronáuticas de otro Estado cuando exista convenio internacional, y de no existir convenio se efectuará bajo condiciones de reciprocidad.
Propuesta de la Dirección de Seguridad Aérea	Nueva	Artículo 17B: La AAC establecerá los procedimientos específicos con que se podrá efectuar la convalidación si fuese pertinente o cuando corresponda, la obtención de la licencia nacional para personal aeronáutico extranjero, por periodos definidos, previa demostración de la necesidad o conveniencia de la misma.
Propuesta de la Dirección de Seguridad Aérea	Nueva	Artículo 19A: Las licencias extranjeras para que sean convalidadas por la AAC deberán haber sido otorgadas con iguales o superiores requisitos que los establecidos en el presente Reglamento.
Propuesta de la Dirección de Seguridad Aérea	nueva	Artículo 19B: La convalidación de una licencia extranjera no podrá exceder el plazo de su vigencia y se hará constar mediante autorización expresa que deberá acompañar a dicha licencia

<p>Se modifica articulo porque se elimina el numeral 9 y quedarían 10 numerales</p>	<p>Artículo 20: Convalidación de licencia para operaciones privadas. A los fines de convalidación de una licencia privada y sus habilitaciones el solicitante debe cumplir con los requisitos establecido en los numerales del (2) hasta el (11) del Artículo 21 de esta Sección. La convalidación de la licencia privada y sus habilitaciones tendrá validez continua. Si la AAC extranjera que expidió la licencia original, la revoca o la suspende, la convalidación de la licencia perderá su validez.</p>	<p>Artículo 20: Convalidación de licencia para operaciones privadas. A los fines de convalidación de una licencia privada y sus habilitaciones el solicitante debe cumplir con los requisitos establecido en los numerales del dos (2) hasta el diez (10) del Artículo 21 de esta Sección. La convalidación de la licencia privada y sus habilitaciones tendrá validez continua. Si la AAC extranjera que expidió la licencia original, la revoca o la suspende, la convalidación de la licencia perderá su validez.</p>
<p>Se elimina el numeral 9 del artículo 21.</p>	<p>Artículo 21: Convalidación de una licencia para operaciones dedicadas al transporte aéreo comercial. En virtud de lo requerido en el Artículo 46 de la Ley 21 de 29 de enero de 2003, la AAC de Panamá reconocerá las licencias y Certificados Médicos expedidos por otros Estados, siempre que los requisitos de acuerdo con los cuales se hayan expedido, sean iguales o superiores a los contenidos en el presente Libro del RACP y siempre que dichos Estados reconozcan y convaliden las licencias expedidas por la AAC de Panamá. A los fines de convalidación de una licencia comercial o de transporte de línea aérea y sus habilitaciones, el solicitante debe cumplir con los siguientes documentos y requisitos:</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) Que la licencia sea solicitada por un Operador y/o Explotador de servicios aéreo, regular o no regular, titular de un Certificado de Operación expedido por la AAC de Panamá; (2) Presentación del formulario de solicitud AAC/PEL/0301; (3) Comprobación de la bitácora de vuelo u otro medio, tales como el total general de sus horas de vuelo y experiencia reciente de vuelo necesaria, aceptable por la AAC; (4) Documento oficial de identidad. (Cédula, C.I., pasaporte, etc.); (5) Copia de la licencia y del certificado médico aeronáutico extranjero vigente; (6) Aprobar un examen psicofísico, incluyendo una evaluación psicológica para la licencia y habilitación de que se trate. Dicho examen psicofísico debe ser efectuado por un Médico Delegado autorizado por la AAC de Panamá. Para operaciones especiales en virtud de lo establecido en Norma aeronáutica AAC/DSA/DNA/03-09 puede convalidarse los certificados médicos, presentando copia autenticada del certificado médico realizado por la Autoridad Aeronáutica del país que expide el documento. (7) Aprobar una evaluación de conocimientos, realizada por la AAC respecto al Reglamento de Aviación Civil de Panamá; (8) Prueba escrita acorde a la licencia y habilitación solicitada; (9) Aprobar una evaluación de competencia lingüística, de acuerdo a lo establecido en la CA: AAC/DSA/02-10, para medir la 	<p>Artículo 21: Convalidación de una licencia para operaciones dedicadas al transporte aéreo comercial. En virtud de lo requerido en el Artículo 46 de la Ley 21 de 29 de enero de 2003, la AAC de Panamá reconocerá las licencias y Certificados Médicos expedidos por otros Estados, siempre que los requisitos de acuerdo con los cuales se hayan expedido, sean iguales o superiores a los contenidos en el presente Libro del RACP y siempre que dichos Estados reconozcan y convaliden las licencias expedidas por la AAC de Panamá. A los fines de convalidación de una licencia comercial o de transporte de línea aérea y sus habilitaciones, el solicitante debe cumplir con los siguientes documentos y requisitos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Que la licencia sea solicitada por un Operador y/o Explotador de servicios aéreo, regular o no regular, titular de un Certificado de Operación expedido por la AAC de Panamá; 2. Presentación del formulario de solicitud AAC/PEL/0301; 3. Comprobación de la bitácora de vuelo u otro medio, tales como el total general de sus horas de vuelo y experiencia reciente de vuelo necesaria, aceptable por la AAC; 4. Documento oficial de identidad Cédula, C.I., pasaporte, otros; 5. Copia de la licencia y del certificado médico aeronáutico extranjero vigente; 6. Aprobar un examen psicofísico, incluyendo una evaluación psicológica para la licencia y habilitación de que se trate. Dicho examen psicofísico debe ser efectuado por un Médico Delegado autorizado por la AAC de Panamá. Para operaciones especiales en virtud de lo establecido en Norma aeronáutica AAC/DSA/DNA/03-09 puede convalidarse los certificados médicos, presentando copia autenticada del certificado médico realizado por la Autoridad Aeronáutica del país que expide el documento 7. Aprobar una evaluación de conocimientos, realizada por la AAC respecto al Reglamento de Aviación Civil de Panamá, y la misma servirá de igual manera para medir la capacidad de leer y escribir en el idioma español. 8. Prueba escrita acorde a la licencia y habilitaciones solicitadas; 9. Aprobar una prueba de pericia cuando la AAC lo considere

	<p>capacidad de leer y escribir en el idioma español o en el idioma inglés. Si fuera necesario, se anotará en el documento de convalidación aquellas limitaciones que pudieran surgir de esta evaluación;</p> <p>(10) Aprobar una prueba de pericia cuando la AAC lo considere apropiado;</p> <p>(11) La autenticidad de los documentos procedentes del extranjero y presentados ante la Dirección de Seguridad Aérea de la Autoridad Aeronáutica Civil para las convalidaciones correspondientes se verificará de la siguiente forma:</p> <p>a. Certificación escrita de las autoridades aeronáuticas del país que otorga las licencias, habilitaciones y certificados médicos dirigida a la Autoridad Aeronáutica Civil de Panamá, la cual debe presentarse debidamente autenticado por el funcionario diplomático o consular de Panamá con funciones en el lugar de donde proceda el documento y a falta de ellos, por el representante diplomático o consular de una nación amiga, o por medio de Apostilla; y</p> <p>b. Dicha certificación debe indicar también los procesos pendientes de investigación seguidos al solicitante por posibles infracciones a la ley y reglamentos de la aviación civil de su país de origen. Mientras tales procesos de investigación estén sin solucionarse por el país de origen del solicitante, se suspenderá o rechazará por la Autoridad Aeronáutica Civil todo trámite de convalidación de licencias o habilitación del solicitante;</p>	<p>apropiado:</p> <p>10. La autenticidad de los documentos procedentes del extranjero y presentados ante la Dirección de Seguridad Aérea de la Autoridad Aeronáutica Civil para las convalidaciones correspondientes se verificará de la siguiente forma:</p> <p>a. Certificación escrita de las autoridades aeronáuticas del país que otorga las licencias, habilitaciones y certificados médicos dirigida a la Autoridad Aeronáutica Civil de Panamá, la cual debe presentarse debidamente autenticado por el funcionario diplomático o consular de Panamá con funciones en el lugar de donde proceda el documento y a falta de ellos, por el representante diplomático o consular de una nación amiga, o por medio de Apostilla; y</p> <p>b. Dicha certificación debe indicar también los procesos pendientes de investigación seguidos al solicitante por posibles infracciones a la ley y reglamentos de la aviación civil de su país de origen. Mientras tales procesos de investigación estén sin solucionarse por el país de origen del solicitante, se suspenderá o rechazará por la Autoridad Aeronáutica Civil todo trámite de convalidación de licencias o habilitación del solicitante.</p>
<p>Se incluyen nuevas normativas para aplicar el Documento 9379.</p>		<p>Artículo 28A: Conversión de una licencia De conformidad con lo establecido en el presente Libro del RACP, la AAC de Panamá puede hacer conversión, solamente a las licencias otorgadas por el Estado de procedencia del titular de la licencia.</p>
<p>Se incluyen nuevas normativas para aplicar el Documento 9379</p>	<p>Nuevo</p>	<p>Artículo 28B: Conversión de una licencia de piloto extranjera para la expedición de un Piloto Privado de nuestro Estado. El titular de una licencia de piloto vigente y válido con atribuciones de Piloto Privado, como mínimo, expedida por otro Estado contratante de conformidad con el Anexo 1 de la OACI, podrá solicitar la conversión y recibir una Licencia de Piloto Privado para su uso en aeronaves matriculadas en nuestro Estado, siempre que cumpla los requisitos siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. el titular presentará a nuestra autoridad otorgadora de licencias la licencia extranjera, la demostración de que posee la experiencia exigida mediante el registro y un certificado médico vigente; 2. el titular presentará a la autoridad otorgadora de licencias pruebas de su competencia lingüística en el idioma utilizado para las comunicaciones de radiotelefonía en nuestro Estado o en inglés, como se especifica en el Anexo 1 y en RACP;

		<ol style="list-style-type: none"> 3. el titular obtendrá un certificado médico de Clase 2 expedido con arreglo a los requisitos de nuestro Estado; 4. el titular demostrará, a satisfacción de la autoridad otorgadora de licencias, conocimientos de la legislación aeronáutica de nuestro país; 5. el titular superará una prueba de pericia para el Piloto Privado; 6. la autoridad otorgadora de licencias verificará la autenticidad y vigencia de la licencia, las habilitaciones, la autorización y el certificado médico con el Estado de expedición de la licencia antes de proceder a la conversión.
<p>Se incluyen nuevas normativas para aplicar el Documento 9379</p>	<p>Nuevo</p>	<p>Artículo 28C: Conversión de una licencia para Pilotos Comerciales, Instrumentos, Multimotores, o Transporte de Línea Aérea, expedidos por otro Estado contratante de conformidad con el Anexo 1, podrán solicitar la conversión a la licencia y las habilitaciones apropiadas expedidas por nuestra Autoridad, siempre que cumpla los requisitos siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Carta de solicitud, justificación y sustentación de la necesidad de dicha conversión, expedida por un operador o explotador establecido y certificado por nuestra Autoridad. 2. Demostración de su experiencia reciente el solicitante, y en el caso de pilotos las pruebas que acrediten las horas requeridas para la licencia solicitada (por ejemplo, el libro o bitácora de vuelo) y; 3. el solicitante estará en posesión u obtendrá un certificado médico, apropiado para el grado de la licencia cuya conversión desea, expedido de conformidad con los procedimientos de nuestra Autoridad; 4. el titular demostrará, a satisfacción de la autoridad otorgadora de licencias, conocimientos de la legislación aeronáutica de nuestro país; 5. el titular superará una prueba de pericia para Pilotos Comerciales, Instrumentos, Multimotores, o Transporte de Línea Aérea 6. la autoridad otorgadora de licencias verificará la autenticidad y la vigencia de la licencia, las habilitaciones, la autorización y el certificado médico con el Estado de expedición de la licencia antes de proceder a la conversión.

<p>Se incluyen nuevas normativas para aplicar el Documento 9379</p>	<p>Nuevo</p>	<p>Artículo 28D: Cuando nuestra Autoridad expida una licencia convertida sobre la base de una licencia de otro Estado contratante asume la responsabilidad de dicha licencia convertida.</p>
<p>Se incluyen nuevas normativas para aplicar el Documento 9379</p>	<p>Nuevo</p>	<p>Artículo 28E: La AAC, antes de firmar un acuerdo (con otro Estado contratante acerca del reconocimiento de licencias) deberá comprobar que el otro Estado contratante expide las licencias de conformidad con nuestros procedimientos reguladores y sus requisitos, comparando para ello los reglamentos y los requisitos de ambos sistemas de otorgamiento de licencias.</p>
<p>Se incluyen nuevas normativas para aplicar el Documento 9379</p>	<p>Nuevo</p>	<p>Artículo 28F: La AAC, emitirá una licencia por el método de conversión, para los casos de nacionales que hayan recibido instrucción y licencias en el extranjero, expatriados de larga duración, o nacionales extranjeros establecidos de manera permanente en nuestro territorio.</p>
<p>Se incluyen nuevas normativas para aplicar el Documento 9379</p>	<p>Nuevo</p>	<p>Artículo 28G: Cuando nuestra Autoridad expida una licencia convertida sobre la base de una licencia de otro Estado contratante asume la responsabilidad de dicha licencia convertida, con lo cual no será necesario mantener la vigilancia en cuanto a la validez y vigencia de la misma, y por lo tanto la vigilancia solo se aplicará a la licencia convertida.</p>
<p>Incluir Norma Aeronáutica DSA/DG/AAC/03-14 del 18 junio de 2014 "Atribuciones titular panameño de una licencia de piloto comercial, y/o de transporte de línea aérea, tiene derecho a ejercer sus atribuciones después de los sesenta y cinco (65) años de edad, dentro del territorio panameño"</p>	<p>Norma Aeronáutica DSA/DG/AAC/03-14</p>	<p>Artículo 79A: Todo titular panameño de una licencia de piloto comercial, y/o de transporte de línea aérea, tiene derecho a ejercer sus atribuciones después de los sesenta y cinco (65) años de edad, dentro del territorio panameño, siempre y cuando cumpla con las siguientes restricciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Cumplir con los requisitos del certificado médico establecido en el Libro IX del RACP, y 2. En el caso de tripulaciones de más de un piloto, el copiloto deberá tener menos de sesenta (65) años. <p>Artículo 79B: Todo titular de una licencia de piloto comercial y/o transporte de línea aérea, y que sea titular de una licencia de Instructor de Vuelos, tiene derecho a ejercer sus atribuciones como Instructor de Vuelo después de los sesenta y cinco (65) años de edad siempre y cuando cumplan las siguientes restricciones:</p>

		<p>1. Cumplir con los requisitos del Certificado Médico establecidos en el Libro IX del RACP y</p> <p>2. Cumplir con lo requerido en los Artículos 244 y 246 del Libro VI del RACP, referente a la renovación de la licencia de Instructor de Vuelo.</p>
<p>Adopción de enmienda 172 de las normas y Métodos Recomendados del Anexo 1 Licencias al Personal</p> <p>PQ. 3.001-3.005</p>	<p style="text-align: center;">Sección Trigésima Primera Competencia lingüística</p> <p>Artículo 107: Generalidades</p> <p>(2) A partir del 5 de Marzo, Los pilotos de aviones, dirigibles, helicópteros y aeronaves vertical, los controladores de tránsito aéreo y los operadores de estaciones aeronáuticas demostraran la capacidad de hablar y comprender el idioma utilizado en las comunicaciones radiotelefónicas al Nivel especificado en los requisitos relativos a la competencia lingüística, que figuran de acuerdo al Apéndice 2 de este Libro del RACP</p>	<p style="text-align: center;">Sección Trigésima Primera Competencia lingüística</p> <p>Artículo 107: Generalidades</p> <p>De acuerdo con el Apéndice 2 de este libro RACP, pilotos de aviones, dirigibles, helicópteros y aeronaves verticales, controladores de tráfico aéreo y operadores de estaciones aeronáuticas demostrarán la capacidad de hablar y entender el idioma inglés al nivel especificado en los requisitos de competencia lingüística para las comunicaciones radiotelefónicas. Las personas que no cumplan con los requisitos del idioma Inglés de este artículo deben demostrar los requisitos de competencia lingüística en español en el nivel requerido para las comunicaciones por radio. Aquellas personas que no cumplan con los requisitos de competencia del idioma inglés tendrán un lugar de restricción en su certificado que claramente indica "no dominio del idioma inglés" y estarán restringidos de realizar operaciones internacionales y/o comunicaciones radiotelefónicas con operaciones de vuelo que requieran comunicaciones en el idioma inglés.</p> <p style="text-align: center;">(OACI/A.1/AMDT172/C1./1.2.9.41)</p>
<p>Adopción de enmienda 172 de las normas y Métodos Recomendados del Anexo 1 Licencias al Personal</p> <p>PQ. 3.001-3.005</p>	<p>Artículo 4: Artículo 109: Intervalos de evaluación</p> <p>A partir del 05 de Marzo de 2008, los pilotos en la categoría de avión helicóptero, aeronave de despegue vertical y dirigible, que demuestren una competencia lingüística inferior al Nivel Experto (Nivel 6), serán evaluados oficialmente de acuerdo a los siguientes intervalos:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Cada tres (3) años, aquellos que demuestren una competencia lingüística de Nivel operacional (Nivel 4); b. Cada seis (6) años, aquellos que demuestren una competencia lingüística de Nivel avanzado (Nivel 5). <p>Aquellos que demuestren una competencia de Nivel Experto (Nivel 6), no volverán a ser evaluados</p> <p>Artículo 109A: Período de re-evaluación en caso de no alcanzar el nivel mínimo requerido.</p> <p>(1) Una persona que demuestre un nivel de competencia equivalente al Nivel tres (3) (Nivel Pre-Operacional) no</p>	<p>Artículo 4: Artículo 109: Intervalos de evaluación</p> <p>Los pilotos de aviones, dirigibles, helicópteros y aeronaves verticales, los controladores de tránsito aéreo y los operadores de estaciones aeronáuticas que demuestren una competencia lingüística inferior al Nivel Experto (Nivel 6), serán evaluados oficialmente de acuerdo a los siguientes intervalos:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Cada tres (3) años, aquellos que demuestren una competencia lingüística de Nivel operacional (Nivel 4); b. Cada seis (6) años, aquellos que demuestren una competencia lingüística de Nivel avanzado (Nivel 5). c. Aquellos que demuestren una competencia de Nivel Experto (Nivel 6), no volverán a ser evaluados. <p style="text-align: center;">(OACI/A.1/AMDT172/C1./1.2.9.41)</p> <p>Artículo 109A: Período de re-evaluación en caso de no alcanzar el nivel mínimo requerido.</p> <p>(1).Una persona que demuestre un nivel de competencia equivalente al Nivel tres (3) (Pre-Operacional) no puede solicitar una nueva re-</p>

<p>El tiempo que sugiere el documento 318 sobre las revaluaciones de competencias lingüísticas no se podrían realizar en un mes ya que el postulante necesita evolución y desarrollo del idioma. Actualmente el Racp lo presenta de esta manera por lo constantemente se presentan a la Dirección de Seguridad aérea y no cumplen con el nivel aspirado. PQ. 3.657</p>	<p>puede solicitar una nueva re-evaluación por lo menos 30 días calendario después de la fecha que rindió su examen, siempre y cuando acredite que ha estudiado por lo menos cien (100) horas de clases que tengan como objetivo la optimización de sus habilidades de hablar y comprender el idioma inglés.¹</p> <p>(2) Una persona que demuestre un nivel de competencia equivalente al Nivel dos (2) (Nivel Elemental) no puede solicitar una nueva re-evaluación por lo menos sesenta (60) días calendario después de la fecha que rindió su examen, siempre y cuando acredite que ha estudiado por lo menos disientas (200) horas de clases que tengan como objetivo la optimización de sus habilidades de hablar y comprender el idioma inglés.</p> <p>(3) Una persona que demuestre un nivel de competencia equivalente al Nivel uno (1) (Nivel Pre-Elemental) no puede solicitar una nueva re-evaluación por lo menos noventa (90) días calendario después de la fecha que rindió su examen, siempre y cuando acredite que ha estudiado por lo menos trescientas (300) horas de clases que tengan como objetivo la optimización de sus habilidades de hablar y comprender el idioma inglés.</p>	<p>evaluación por lo menos 90 días calendario después de la fecha que rindió su examen, siempre y cuando acredite que ha estudiado por lo menos 120 horas de clases que tengan como objetivo la optimización de sus habilidades de hablar y comprender el idioma inglés.</p> <p>(2) Una persona que demuestre un nivel de competencia equivalente al Nivel dos (2) (Nivel Elemental) no puede solicitar una nueva re-evaluación por lo menos 120 días calendario después de la fecha que rindió su examen, siempre y cuando acredite que ha estudiado por lo menos 200 horas de clases que tengan como objetivo la optimización de sus habilidades e hablar y comprender el idioma inglés.</p> <p>(3) Una persona que demuestre un nivel de competencia equivalente al Nivel uno (1) (Nivel Pre-Elemental) no puede solicitar una nueva re-evaluación por lo menos 200 días calendario después de la fecha que rindió su examen, siempre y cuando acredite que ha estudiado por lo menos 300 hora si de clases que tengan como objetivo la optimización de sus habilidades de hablar y comprender el idioma inglés (OACI/A.1/AMDT172/C2.2.1.1.4)</p>
<p>Adopción de enmienda 172 de las normas y Métodos Recomendados del Anexo 1 Licencias al Personal PQ. 3.001-3.005</p>	<p>Artículo 121: Habilitación de tipo para helicópteros y aeronaves de despegue vertical certificados para una tripulación de un (1) piloto. El titular de una licencia que solicita agregar una habilitación de tipo para helicópteros y aeronaves de despegue vertical, certificados para una tripulación de un (1) piloto a su licencia, debe reunir los siguientes requisitos:</p> <p>3. Hasta el 10 de Marzo de 2011, la AAC puede anotar en la licencia de piloto de avión o helicóptero una habilitación de tipo para la categoría de aeronave de despegue vertical. La habilitación de tipo en esta categoría se completará durante un curso de instrucción aprobado, tomando en</p>	<p>Artículo 121: Habilitación de tipo para helicópteros y aeronaves de despegue vertical certificados para una tripulación de un (1) piloto. El titular de una licencia que solicita agregar una habilitación de tipo para helicópteros y aeronaves de despegue vertical, certificados para una tripulación de un (1) piloto a su licencia, debe reunir los siguientes requisitos:</p> <p>3. Hasta el 05 de Marzo de 2022, la Unidad de Licencias puede anotar en la licencia de un piloto de avión o helicóptero una habilitación de tipo para la categoría de aeronave de despegue vertical. La anotación de la habilitación en la licencia indicara que la aeronave forma parte de la categoría</p>

	<p>cuenta la experiencia previa en avión o helicóptero del solicitante, según corresponda e incorporará todos los aspectos relativos a la operación de una aeronave de despegue vertical.</p>	<p>correspondiente a aeronaves de despegue vertical. La Instrucción para la habilitación de tipo en la categoría de aeronave en despegue vertical se completara durante un curso de instrucción reconocida, tomando en cuenta la experiencia previa en avión o en helicóptero del solicitante, según corresponda, e incorporará todos los aspectos pertinentes, e incorporará todos los aspectos pertinentes relativos a la operación de una aeronave de la categoría correspondiente a aeronaves de despegue vertical. (OACI/A.1/AMDT172/C2.2.1.1.4)</p>
<p>Adopción de enmienda 172 de las normas y Métodos Recomendados del Anexo 1 Licencias al Personal PQ. 3.001-3.005</p>	<p>Artículo 119: Habilitación de tipo para cualquier helicóptero, avión, aeronave de despegue vertical y dirigible certificados para una tripulación mínima de dos (2) pilotos.</p> <p>(3) Haber demostrado los conocimientos teóricos correspondientes a la licencia de piloto de transporte de excepto en el caso de dirigible; y</p>	<p>Artículo 119: Habilitación de tipo para cualquier helicóptero, avión, aeronave de despegue vertical y dirigible certificados para una tripulación mínima de dos (2) pilotos.</p> <p>(3) Haber demostrado los conocimientos teóricos correspondientes a la licencia de piloto de transporte de Línea aérea excepto en el caso de dirigible; y (OACI/A.1/AMDT172/C2.2.1.5.2/c)</p>
<p>Adopción de enmienda 172 de las normas y Métodos Recomendados del Anexo 1 Licencias al Personal PQ. 3.001-3.005</p>	<p style="text-align: center;">Sección Cuarta Instrucción de vuelo</p> <p>Artículo 166: El solicitante de una licencia de piloto comercial habrá recibido instrucción con doble mando de un instructor de vuelo autorizado y tenerla registrada en su libro de vuelo personal (bitácora) debidamente firmada. En dicho libro de vuelo se debe anotar una declaración donde se establezca que el solicitante es competente para realizar todas las maniobras en forma segura como piloto comercial. Esta declaración tendrá validez de treinta (30) días contados a partir del último vuelo de preparación para la prueba de pericia. El contenido de la instrucción de vuelo es el siguiente:</p> <p>(1) Categoría avión:</p> <p>i. Reconocimiento y gestión de amenazas y errores;</p> <p>ii. Operaciones previas al vuelo, incluyendo la determinación de masa y centrado, la inspección en la línea de vuelo y el servicio del avión;</p> <p>iii. Operaciones en el aeródromo y en el circuito de tránsito, precauciones y procedimientos en materia de prevención de colisiones;</p> <p>iv. Control del avión por referencia visual externa;</p> <p>v. Vuelo a velocidades aerodinámicas críticamente bajas; forma de evitar las barrenas; reconocimiento y recuperación en</p>	<p style="text-align: center;">Sección Cuarta Instrucción de vuelo</p> <p>Artículo 166: El solicitante habrá recibido de un instructor de vuelo autorizado instrucción con doble mando en aviones apropiados para la habilitación de clase y/o de tipo que desea obtener. El instructor se asegurará de que la experiencia operacional del solicitante ha alcanzado el nivel de actuación exigido al piloto comercial, como mínimo en los siguientes aspectos: (OACI/A.1/AMDT172/C2/2.4/2.4.3.2.1)</p> <p>Tenerla registrada en su libro de vuelo personal (bitácora) debidamente firmada. En dicho libro de vuelo se debe anotar una declaración donde se establezca que el solicitante es competente para realizar todas las maniobras en forma segura como piloto comercial. Esta declaración tendrá validez de treinta (30) días contados a partir del último vuelo de preparación para la prueba de pericia. El contenido de la instrucción de vuelo es el siguiente:</p> <p>(a) Categoría avión:</p> <p>1. Reconocimiento y gestión de amenazas y errores;</p> <p>2. Operaciones previas al vuelo, incluyendo la determinación de masa y centrado, la inspección en la línea de vuelo y el servicio del avión;</p>

	<p>situaciones de proximidad a la pérdida (stall) y de pérdida;</p> <p>vi. Vuelo con potencia asimétrica para habilitaciones de clase o de tipo en aviones multimotores;</p> <p>vii. Vuelo a velocidades aerodinámicas críticamente altas; reconocimiento y recuperación de picados en espiral;</p> <p>viii. Despegues y aterrizajes normales y con viento de costado;</p> <p>ix. Despegues con performance máxima (pista corta y franqueamiento de obstáculos); aterrizajes en pista corta;</p> <p>x. Maniobras básicas de vuelo y restablecimiento de línea de vuelo a partir de actitudes desacostumbradas, por referencia solamente a los instrumentos básicos de vuelo;</p> <p>xi. Procedimientos y maniobras anormales y de emergencia; incluso mal funcionamiento simulado del equipo del avión;</p> <p>xii. Vuelo de travesía por referencia visual, navegación a estima y radioayudas para la navegación; procedimientos en caso de desviación de ruta;</p> <p>xiii. Operaciones desde, hacia y en tránsito por aeródromos controlados, cumplimiento de los procedimientos de los servicios de tránsito aéreo; y</p> <p>xiv. Procedimientos y fraseología para comunicaciones.</p> <p>a. Categoría de helicóptero:</p> <p>(2) Reconocimiento y gestión de amenazas y errores;</p> <p>(3) Operaciones previas al vuelo, incluyendo la determinación de masa y centrado, la inspección en la línea de vuelo y el servicio del helicóptero;</p> <p>(4) Operaciones en el aeródromo y en el circuito de tránsito, precauciones y procedimientos en materia de prevención de colisiones;</p> <p>(5) Control del helicóptero por referencia visual externa;</p> <p>(6) Recuperación en la etapa incipiente del descenso vertical lento con motor; técnicas de recuperación con el rotor a bajo régimen dentro del régimen normal de motor;</p> <p>(7) Maniobras y recorridos en tierra; vuelo estacionario; despegues y aterrizajes normales, fuera de la dirección del viento y en terreno desnivelado; aproximaciones con pendiente pronunciada;</p> <p>(8) Despegues y aterrizajes con la potencia mínima necesaria; técnicas de despegue y aterrizaje en condiciones de performance máxima; operaciones en emplazamientos restringidos; paradas rápidas;</p>	<p>3. Operaciones en el aeródromo y en el circuito de tránsito, precauciones y procedimientos en materia de prevención de colisiones;</p> <p>4. Control del avión por referencia visual externa;</p> <p>5. Vuelo a velocidades aerodinámicas críticamente bajas; forma de evitar las barrenas; reconocimiento y recuperación en situaciones de proximidad a la pérdida (stall) y de pérdida;</p> <p>6. Vuelo con potencia asimétrica para habilitaciones de clase o de tipo en aviones multimotores;</p> <p>7. Vuelo a velocidades aerodinámicas críticamente altas; reconocimiento y recuperación de picados en espiral;</p> <p>8. Despegues y aterrizajes normales y con viento de costado;</p> <p>9. Despegues con performance máxima (pista corta y franqueamiento de obstáculos); aterrizajes en pista corta;</p> <p>10. Maniobras básicas de vuelo y restablecimiento de línea de vuelo a partir de actitudes desacostumbradas, por referencia solamente a los instrumentos básicos de vuelo;</p> <p>11. Procedimientos y maniobras anormales y de emergencia; incluso mal funcionamiento simulado del equipo del avión;</p> <p>12. Vuelo de travesía por referencia visual, navegación a estima y radioayudas para la navegación; procedimientos en caso de desviación de ruta;</p> <p>13. Operaciones desde, hacia y en tránsito por aeródromos controlados, cumplimiento de los procedimientos de los servicios de tránsito aéreo; y</p> <p>14. Procedimientos y fraseología para comunicaciones.</p> <p>(b). Categoría de helicóptero:</p> <p>(1) Reconocimiento y gestión de amenazas y errores;</p> <p>(2) Operaciones previas al vuelo, incluyendo la determinación de masa y centrado, la inspección en la línea de vuelo y el servicio del helicóptero;</p> <p>(3) Operaciones en el aeródromo y en el circuito de tránsito, precauciones y procedimientos en materia de prevención de colisiones;</p> <p>(4) Control del helicóptero por referencia visual externa;</p> <p>(5) Recuperación en la etapa incipiente del descenso vertical lento con motor; técnicas de recuperación con el rotor a bajo régimen dentro del régimen normal de motor;</p>
--	---	---

<p>(9) Vuelo estacionario sin efecto de suelo; operaciones con carga externa, si corresponde; vuelos a gran altitud;</p> <p>(10) Maniobras básicas de vuelo y restablecimiento de la línea de vuelo a partir de actitudes desacostumbradas, por referencia solamente a los instrumentos básicos de vuelo;</p> <p>(11) Vuelo de travesía por referencia visual, navegación a estima y radioayudas para la navegación; procedimientos en caso de desviación de ruta;</p> <p>(12) Procedimientos anormales y de emergencia, incluso mal funcionamiento simulado del helicóptero; aproximaciones y aterrizajes en autorrotación;</p> <p>(13) Operaciones desde, hacia y en tránsito por aeródromos controlados, cumplimiento de los servicios de tránsito aéreo;</p> <p>(14) Procedimientos y fraseología para comunicaciones.</p> <p>a. Categoría aeronave de despegue vertical:</p> <p>(3) Reconocimiento y gestión de amenazas y errores;</p> <p>(4) Operaciones previas al vuelo, incluso determinación de masa y centrado, inspección y servicio de la aeronave de despegue vertical;</p> <p>(5) Operaciones en el aeródromo y en circuito de tránsito; precauciones y procedimientos en materia de prevención de colisiones;</p> <p>(6) Control de la aeronave de despegue vertical por referencia visual externa;</p> <p>(7) Recuperación de la etapa incipiente del descenso vertical lento con motor; técnicas de recuperación con el rotor a bajo régimen, dentro del régimen normal del motor;</p> <p>(8) Maniobras y recorridos en tierra, despegues con vuelo estacionario y con carrera normales, fuera de la dirección del viento y en terreno desnivelado; aproximaciones con pendiente pronunciada;</p> <p>(9) Despegues y aterrizajes con la potencia mínima necesaria; técnicas de despegue y aterrizaje en condiciones de performance máxima; operaciones en emplazamientos restringidos; paradas rápidas;</p> <p>(10) Vuelo estacionario sin efecto de suelo; operaciones con carga externa, si corresponde; vuelo a gran altitud;</p> <p>(11) Maniobras básicas de vuelo y restablecimiento de la línea de vuelo a partir de altitudes desacostumbradas, por referencia</p>	<p>(6) Maniobras y recorridos en tierra; vuelo estacionario; despegues y aterrizajes normales, fuera de la dirección del viento y en terreno desnivelado; aproximaciones con pendiente pronunciada;</p> <p>(7) Despegues y aterrizajes con la potencia mínima necesaria; técnicas de despegue y aterrizaje en condiciones de performance máxima; operaciones en emplazamientos restringidos; paradas rápidas;</p> <p>(8) Vuelo estacionario sin efecto de suelo; operaciones con carga externa, si corresponde; vuelos a gran altitud;</p> <p>(9) Maniobras básicas de vuelo y restablecimiento de la línea de vuelo a partir de actitudes desacostumbradas, por referencia solamente a los instrumentos básicos de vuelo;</p> <p>(10) Vuelo de travesía por referencia visual, navegación a estima y radio ayudas para la navegación; procedimientos en caso de desviación de ruta;</p> <p>(11) Procedimientos anormales y de emergencia, incluso mal funcionamiento simulado del helicóptero; aproximaciones y aterrizajes en autorrotación;</p> <p>(12) Operaciones desde, hacia y en tránsito por aeródromos controlados, cumplimiento de los servicios de tránsito aéreo;</p> <p>(13) Procedimientos y fraseología para comunicaciones.</p> <p>(b). Categoría aeronave de despegue vertical:</p> <p>(1) Reconocimiento y gestión de amenazas y errores;</p> <p>(2) Operaciones previas al vuelo, incluso determinación de masa y centrado, inspección y servicio de la aeronave de despegue vertical;</p> <p>(3) Operaciones en el aeródromo y en circuito de tránsito; precauciones y procedimientos en materia de prevención de colisiones;</p> <p>(4) Control de la aeronave de despegue vertical por referencia visual externa;</p> <p>(5) Recuperación de la etapa incipiente del descenso vertical lento con motor; técnicas de recuperación con el rotor a bajo régimen, dentro del régimen normal del motor;</p> <p>(6) Maniobras y recorridos en tierra, despegues con vuelo estacionario y con carrera normales, fuera de la dirección del viento y en terreno desnivelado; aproximaciones con pendiente pronunciada;</p> <p>(7) Despegues y aterrizajes con la potencia mínima necesaria; técnicas de despegue y aterrizaje en condiciones de performance máxima; operaciones en emplazamientos restringidos; paradas</p>
--	--

	<p>solamente a los instrumentos básicos de vuelo;</p> <p>(12) Vuelo de travesía por referencia visual, navegación a estima y cuando las haya, radioayudas para la navegación, incluso un vuelo de por lo menos una hora;</p> <p>(13) Operaciones de emergencia, incluyendo funcionamiento defectuoso simulado del equipo de la aeronave de despegue vertical; potencia de reconversión para autorrotación; aproximación en autorrotación; falla en la transmisión e interconexión del árbol de transmisión;</p> <p>(14) Operaciones desde, hacia y en tránsito por aeródromos controlados, cumplimiento de los procedimientos de los servicios de tránsito aéreo; procedimientos y fraseología radiotelefónicos; y</p> <p>(15) Procedimientos y fraseología para comunicaciones.</p> <p>El solicitante de una licencia de piloto comercial habrá recibido instrucción con doble mando de un instructor de vuelo autorizado</p>	<p>rápidas;</p> <p>(8) Vuelo estacionario sin efecto de suelo; operaciones con carga externa, si corresponde; vuelo a gran altitud;</p> <p>(9) Maniobras básicas de vuelo y restablecimiento de la línea de vuelo a partir de altitudes desacostumbradas, por referencia solamente a los instrumentos básicos de vuelo;</p> <p>(10) Vuelo de travesía por referencia visual, navegación a estima y cuando las haya, radio ayudas para la navegación, incluso un vuelo de por lo menos una hora;</p> <p>(11) Operaciones de emergencia, incluyendo funcionamiento defectuoso simulado del equipo de la aeronave de despegue vertical; potencia de reconversión para autorrotación; aproximación en autorrotación; falla en la transmisión e interconexión del árbol de transmisión;</p> <p>(12) Operaciones desde, hacia y en tránsito por aeródromos controlados, cumplimiento de los procedimientos de los servicios de tránsito aéreo; procedimientos y fraseología radiotelefónicos; y</p> <p>(13) Procedimientos y fraseología para comunicaciones.</p>
<p>Adopción de enmienda 172 de las normas y Métodos Recomendados del Anexo 1 Licencias al Personal PQ. 3.001-3.005</p>	<p style="text-align: center;">Apéndice 1 Características de las licencia de pilotos</p> <p>Observaciones, es decir, anotaciones especiales respecto a restricciones y atribuciones, incluyendo a partir del 05 de marzo de 2008, una atestación sobre competencia lingüística (con la traducción al idioma inglés); y</p>	<p style="text-align: center;">Apéndice 1 Características de las licencia de pilotos</p> <p>m. Observaciones, es decir, anotaciones especiales respecto a restricciones y atribuciones, incluyendo una anotación sobre competencia lingüística (con la traducción al idioma inglés); y demás información requerida en el cumplimiento del Artículo 39 del convenio de Chicago y (OACI/A.1/AMDT172/C5/5.1.1/5.1.1.2)</p>
<p>Adopción de enmienda 172 de las normas y Métodos Recomendados del Anexo 1 Licencias al Personal</p>	<p>Artículo 79: Todo titular de una licencia de piloto comercial y/o de transporte de línea aérea que actúe como piloto al mando de una aeronave dedicada a operaciones comerciales y de transporte de línea aérea por remuneración o arrendamiento, tiene derecho a ejercer sus atribuciones hasta los 65 años de edad, siempre y cuando cumpla las siguientes restricciones:</p> <p>e. Que se trate de un vuelo con pluralidad de pilotos y que</p>	<p>Artículo 79: Ningún piloto u operador comercial certificado en el Estado de Panamá permitirá operaciones de transporte aéreo internacional, comercial cuando el titular de la licencia de piloto sea de 60 años de edad o en el caso de dos pilotos, ambos pilotos están por encima de 65 años de edad.</p> <p>(OACI/A.1/AMDT172/C2/2.1.10.)(NORMA AERONAUTICA DSA/DG/AAC/03-14) la Norma se va incluir en el RACP como</p>

	<p>él sea el único piloto mayor de sesenta (60) años.</p> <p>f. Debe cumplir con los requisitos del Certificado Médico establecido en el Libro IX del RACP.</p>	<p>establece el Libro I Artículo 39</p>
<p>Adopción de enmienda 172 de las normas y Métodos Recomendados del Anexo 1 Licencias al Personal PQ. 3.001-3.005</p>	<p style="text-align: center;">Sección Octava Limitación y restricción de atribuciones por edad</p> <p>Artículo 171: Para ejercer las atribuciones de piloto al mando en operaciones de transporte aéreo comercial, el titular de una licencia de piloto comercial debe tener:</p> <p>(1) Menos de sesenta (60) años de edad; o</p> <p>(2) En caso de operaciones con más de un piloto, menos de 65 años siempre que el copiloto sea menor de sesenta (60) años.</p>	<p style="text-align: center;">Sección Octava Limitación y restricción de atribuciones por edad</p> <p>Artículo 171: Ningún piloto u operador comercial certificado en el Estado de Panamá permitirá operaciones de transporte aéreo internacional, comercial cuando el titular de la licencia de piloto sea de 60 años de edad o en el caso de operaciones con más de un pilotos, ambos pilotos están por encima de 65 años de edad. (OACI/A.1/AMDT172/C2/2.1.10.)(NORMA AERONAUTICA DSA/DG/AAC/03-14) la Norma se va incluir en el RACP como establece el Libro I Artículo 39</p>
<p>Adopción de enmienda 172 de las normas y Métodos Recomendados del Anexo 1 Licencias al Personal PQ. 3.001-3.005</p>	<p style="text-align: center;">Sección Octava Limitaciones y restricciones de atribuciones por edad</p> <p>Artículo 184: Para ejercer las atribuciones de piloto al mando en operaciones de transporte aéreo comercial, el titular de una licencia de PTLA debe tener:</p> <p>(1) Menos de sesenta (60) años de edad; o</p> <p>(2) En caso de operaciones con más de un piloto, menos de sesenta y cinco (65) años siempre que el copiloto sea menor de sesenta (60) años.</p>	<p style="text-align: center;">Sección Octava Limitaciones y restricciones de atribuciones por edad</p> <p>Artículo 184: Ningún piloto u operador comercial certificado en el Estado de Panamá permite operaciones de transporte aéreo internacional, comercial cuando el titular de la licencia de piloto sea de 60 años de edad o en el caso de dos pilotos, ambos pilotos están por encima de 65 años de edad. (OACI/A.1/AMDT172/C2/2.1.10.)(NORMA AERONAUTICA DSA/DG/AAC/03-14) la Norma se va incluir en el RACP como establece el Libro I Artículo 39</p>

Motivo del Cambio	Artículo Original	Artículo Propuesto
Adopción de la enmienda 169 A	<p style="text-align: center;">Libro VI. Sección Segunda Definiciones</p> <p>Médico Evaluador: Médico cualificado y experimentado en la práctica de la medicina aeronáutica, que evalúa los informes médicos presentados a la autoridad otorgadora de licencias por los médicos examinadores.</p>	<p style="text-align: center;">Libro VI. Sección Segunda Definiciones</p> <p>Medico Evaluador. Médico calificado y experimentado en la práctica de la medicina aeronáutica, que ha sido designado por la AAC y que tiene las competencias para evaluar estados de salud de importancia para la seguridad de vuelo. (OACI/A.1/AMDT169A/C1.)</p>
Adopción de la enmienda 169 A	<p style="text-align: center;">No existía</p>	<p style="text-align: center;">Sección Décima Primera Aptitud Psicofísica</p> <p>Artículo 46: Esta sección establece los siguientes requisitos psicofísico para todo solicitante de una licencia de piloto:</p> <p>(16) Se pedirá a los médicos examinadores que presenten información suficiente a la autoridad otorgadora de Licencia para que ésta pueda llevar a cabo auditorias de las evaluaciones médicas. (OACI/A.1/AMDT169A/C1.)</p>