



GACETA OFICIAL

Edición Digital

AÑO	Panamá, R. de Panamá	miércoles 20 de mayo de 2026	Nº 30528 C

CONTENIDO

AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL

Resolución de Junta Directiva Nº 021
(miércoles 29 de abril 2026)

POR MEDIO DE LA CUAL SE APRUEBAN LAS MODIFICACIONES AL LIBRO X SOBRE REGLAS DE VUELO Y OPERACIÓN GENERAL, PARTE I-AERONAVES, DEL REGLAMENTO DE AVIACIÓN CIVIL DE PANAMÁ (RACP).

Resolución de Junta Directiva Nº 022
(miércoles 29 de abril 2026)

POR MEDIO DE LA CUAL SE APRUEBAN LAS MODIFICACIONES AL LIBRO XXI, PARTE I, SOBRE ESTABLECIMIENTO EDUCATIVO AERONÁUTICO PARA FORMACIÓN DE TRIPULANTES DE VUELO, TRIPULANTES DE CABINA Y DESPACHADORES DE VUELO DEL REGLAMENTO DE AVIACIÓN CIVIL DE PANAMÁ (RACP).

Resolución de Junta Directiva Nº 023
(miércoles 29 de abril 2026)

POR MEDIO DE LA CUAL SE APRUEBA LA REVISIÓN 07 DEL MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MEDICINA AERONÁUTICA.

Resolución de Junta Directiva Nº 024
(miércoles 29 de abril 2026)

POR MEDIO DE LA CUAL SE APRUEBA LA REVISIÓN 01 DEL MANUAL DE PROCEDIMIENTOS PARA EL OTORGAMIENTO DE MATRÍCULA DE AERONAVES, DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA.

Resolución de Junta Directiva Nº 025
(miércoles 29 de abril 2026)

POR MEDIO DE LA CUAL SE APRUEBA LA REVISIÓN 02 DEL MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA).

Resolución de Junta Directiva Nº 026
(miércoles 29 de abril 2026)

POR MEDIO DE LA CUAL SE APRUEBA LA REVISIÓN 12 DEL MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA.

CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA

Resolución Nº 1149-DNFG



(martes 14 de abril 2026)

POR LA CUAL SE DEJA SIN EFECTO LA RESOLUCIÓN No. 1331-DNFG DEL 8 DE ABRIL DE 2025.





RESOLUCIÓN DE JUNTA DIRECTIVA No.021
(De 29 de abril 2026)

“Por medio de la cual se aprueban las modificaciones al Libro X sobre Reglas de Vuelo y Operación General, Parte I – Aeronaves, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP).”

LA JUNTA DIRECTIVA DE LA AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL

En uso de sus facultades legales y;

CONSIDERANDO:

Que a la Autoridad Aeronáutica Civil le corresponde dirigir y reglamentar los servicios de transporte aéreo; regular y prestar servicios a la navegación aérea, a la seguridad operacional y aeroportuaria; la certificación y administración de aeródromos, incluyendo su regulación, planificación, operación, vigilancia y control, según lo establece el artículo 2 de la Ley No. 22 de 29 de enero de 2003, *Que crea la Autoridad Aeronáutica Civil y deroga el Decreto de Gabinete 13 de 1969*;

Que entre las funciones específicas y privativas que consagra que le consagra la Ley No. 22 de 29 de enero de 2003, *Que crea la Autoridad Aeronáutica Civil y deroga el Decreto de Gabinete 13 de 1969*, de la Autoridad Aeronáutica Civil, se enmarcan, entre otras, la de dictar la reglamentación y normativa necesaria para garantizar la seguridad y eficiencia del sistema de transporte aéreo en Panamá;

Que la Ley No.22 de 29 de enero de 2003, *Que crea la Autoridad Aeronáutica Civil y deroga el Decreto de Gabinete 13 de 1969*, designa a la Junta Directiva de la Autoridad Aeronáutica Civil como órgano encargado de establecer y administrar las políticas superiores de transporte aéreo en Panamá, y preceptúa entre sus funciones específicas, la de aprobar los reglamentos y normas de la Autoridad Aeronáutica Civil;

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

Que el Libro del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), objeto a modificaciones es el Libro X, sobre Reglas de Vuelo y Operación General, Parte I – Aeronaves, el cual establece los requisitos para las operaciones de vuelo que se aplican a la operación de aeronaves nacionales y extranjeras dentro del territorio nacional y sobre las aguas jurisdiccionales de Panamá;

Que la República de Panamá, como Estado contratante de la Organización sobre Aviación Civil Internacional, se compromete a colaborar, a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organizaciones relativos a aeronaves, personal, aerovías, servicios auxiliares, en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la seguridad operacional;

EN CONSECUENCIA,



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL
SECRETARÍA GENERAL

FIEL COPIA DEL ORIGINAL QUE REPOSA
EN LOS ARCHIVOS

Firma:

[Firma manuscrita]

Fecha:

mayo 11 2026



RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO: ADICIONAR el Artículo 250A al Libro X - Reglas De Vuelo y Operación General, Parte I - Aeronaves del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:

Artículo 250A: No obstante, las disposiciones del artículo 250, el Estado del explotador puede, basándose en los resultados de una evaluación de riesgos, permitir la inclusión de variaciones sin aterrizaje forzoso seguro. En la evaluación de riesgos se tomará en consideración, como mínimo, lo siguiente: a) el tipo y las circunstancias de la operación; b) el área / terreno por encima del cual se realiza la operación; c) la probabilidad de que ocurra una falla del motor crítico, la duración de la exposición y la tolerabilidad de tal evento; d) los procedimientos y sistemas para monitorizar y mantener la fiabilidad del motor o motores; e) procedimientos de instrucción y operacionales para mitigar las consecuencias de la falla del motor crítico; y f) el equipo del helicóptero. g) El equipo a utilizar debe ser previamente autorizado por la AAC.

ARTÍCULO SEGUNDO: MODIFICAR, el Artículo 307 del Libro X - Reglas De Vuelo y Operación General, Parte I - Aeronaves del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:

Artículo 307: El propietario u Operador de una aeronave es responsable por asegurarse que:

- 1) La aeronave y componentes de aeronaves operados por él se mantengan en condiciones de aeronavegabilidad de acuerdo a lo requerido en el Libro IV del RACP;
- 2) Se corrija cualquier defecto o daño que afecte la aeronavegabilidad de una aeronave o componente de aeronave;
- 3) El mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones sea ejecutado y controlado en conformidad con lo requerido en el Libro IV del RACP y lo establecido en el presente capítulo;
- 4) La certificación del trabajo de mantenimiento realizado sea emitida una vez que el mantenimiento ha sido completado satisfactoriamente de acuerdo a lo requerido en el Libro IV del RACP;
- 5) Se mantenga la validez del certificado de aeronavegabilidad de cada una de sus aeronaves;
- 6) El equipo de emergencia necesario para el tipo de vuelo previsto esté en buenas condiciones;
- 7) Se cumpla el programa de mantenimiento de la aeronave; y
- 8) Se cumplan las Directivas de aeronavegabilidad aplicables y cualquier otro requerimiento de aeronavegabilidad continuada descrita como obligatorio por la AAC.

ARTÍCULO TERCERO: MODIFICAR el Artículo 311 del Libro X - Reglas de Vuelo y Operación General, Parte I - Aeronaves del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:

Artículo 311: Esta sección establece los requisitos que el propietario u Operador debe cumplir, con el fin de efectuar adecuada y satisfactoriamente sus responsabilidades indicadas en la Sección Segunda y demás requerimientos establecidos en este capítulo. Ningún propietario u Operador de aeronave puede operar una aeronave para la cual el fabricante haya emitido un Manual de Mantenimiento o Instrucciones para la Aeronavegabilidad Continuada que contengan una Sección de Limitaciones de Aeronavegabilidad, a menos que:



1. Se haya cumplido con los tiempos mandatorios de reemplazo, intervalos de inspección estructurales y procedimientos relacionados, especificados en esa Sección de Limitaciones de Aeronavegabilidad, o
2. Se haya cumplido con intervalos de inspección alternativos y procedimientos relacionados, descritos en las Especificaciones Relativas a las Operaciones aprobadas por la AAC bajo las Partes I y II del Libro XIV del RACP; o
3. De acuerdo con un programa de inspección aprobado, según lo requerido en el párrafo (11) del Artículo 312 de esta sección.

ARTÍCULO CUARTO: MODIFICAR el Artículo 312 del Libro X - Reglas de Vuelo y Operación General, Parte I - Aeronaves del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:

Artículo 312: El propietario u Operador de la aeronave debe asegurar:

- 1) La definición de un programa de mantenimiento para cada aeronave;
- 2) Que las modificaciones y reparaciones mayores sean realizadas solamente de acuerdo a los datos aprobados por la AAC;
- 3) Que todo el mantenimiento sea llevado a cabo de acuerdo con los datos de mantenimiento aceptables de la organización del diseño de tipo;
- 4) Que se cumplan todas las directivas de aeronavegabilidad que sean aplicables a sus aeronaves y componentes de aeronaves;
- 5) Que todos los defectos descubiertos durante el mantenimiento programado o que se hayan notificado, sean corregidos de acuerdo a lo requerido en el Libro IV del RACP;
- 6) Que se cumpla con el programa de mantenimiento;
- 7) Que se controle la sustitución de componentes de aeronaves con vida limitada;
- 8) Que se controlen y conserven todos los registros de mantenimiento de las aeronaves;
- 9) Que la declaración del peso (masa) y centrado refleje el estado actual de la aeronave;
- 10) Que se mantienen y utilizan los datos de mantenimiento actuales que sean aplicables, para la realización de tareas de gestión de la aeronavegabilidad continua.
- 11) La definición de un programa de inspección que contemple los siguientes aspectos:

a. Excepto como está prescripto en el párrafo (c) siguiente de esta Sección, ninguna persona puede operar una aeronave, a menos que, ésta haya sido sometida a:

- I. Una Inspección Anual de acuerdo a lo requerido en el Apéndice 2 del Libro IV del RACP dentro de los 12 meses calendarios precedentes y haya sido aprobada para ser retornada al servicio por una persona certificado bajo el Libro VIII del RACP o realizado por un Taller Aeronáutico, según lo requerido en el Artículo 16 del Libro IV del RACP y a una Inspección de 100 Hs. dentro de las 100 Hs. precedentes, de acuerdo con las instrucciones del fabricante y del Libro IV del RACP; y
- II. Una inspección para la emisión de un Certificado de Aeronavegabilidad de acuerdo con lo requerido en el Libro II del RACP;



Nota - La limitación de 100 horas puede ser excedida en no más de 10 horas, si es necesario, para llegar a un lugar en el cual pueda ser cumplimentada la inspección. No obstante, el exceso de tiempo debe ser incluido en el cómputo de las próximas 100 Hs. de tiempo en servicio.

b. Excepto como está prescripto en el párrafo (c) siguiente de esta Sección, ninguna persona puede operar una aeronave transportando a cualquier persona (distinta de la tripulación) por arrendamiento, ni puede dar instrucción de vuelo por arrendamiento en una aeronave provista por esa persona, ni operar una aeronave utilizada para operaciones de trabajo aéreo establecido en el Libro XXXVII, o en una aeronave que se encuentre dentro de las Especificaciones de Instrucción (ESINS), a menos que se cumpla con el Programa de Inspección recomendado por el fabricante, incluyendo:

I. Una Inspección Anual de acuerdo a lo requerido en el Apéndice 2 del Libro IV del RACP dentro de los 12 meses calendarios precedentes y haya sido realizado por un Taller Aeronáutico, y a una Inspección de 100 Hs. dentro de las 100 Hs. precedentes, de acuerdo con las instrucciones del fabricante y del Libro IV del RACP; y

II. Una inspección para la emisión de un Certificado de Aeronavegabilidad de acuerdo con lo requerido en el Libro II del RACP;

c. Los párrafos a y b anteriores de esta Sección no se aplican a:

I. Una aeronave que posea un permiso especial de vuelo, un Certificado de Aeronavegabilidad Provisional o un Certificado Experimental vigente;

II. Una aeronave inspeccionada de acuerdo con un programa de inspección aprobado bajo la Partes II del Libro XIV del RACP e identificada en esa forma por su matrícula en las Especificaciones Relativas para las Operación del Operador que posee el programa de inspección aprobado; o

III. Una aeronave sujeta a los requerimientos de los párrafos (11) d o e del Artículo 312 de esta Sección.

d. Inspecciones progresivas. Todo propietario u Operador de una aeronave que desee usar un programa de inspección progresiva, debe presentar una solicitud escrita a la AAC, y deberá proveer:

I. De un Taller Aeronáutico certificado bajo el Libro XVIII del RACP o el fabricante de la aeronave autorizado por la AAC de acuerdo a lo requerido en el Artículo 40 del Libro IV del RACP, para supervisar o dirigir dicha inspección progresiva;

II. Un manual de procedimientos de inspección actualizado que esté disponible y sea fácilmente comprensible para el personal pilotos y mantenimiento, conteniendo, en detalle:

A. Una explicación de la inspección progresiva, incluyendo las responsabilidades de la continuidad de la inspección, la emisión de informes y la conservación de registros e información técnica de referencia;

B. El programa de inspección, especificando los intervalos en horas o días de cuándo deben ser ejecutadas las inspecciones detalladas y de rutina, e incluyendo instrucciones para el caso de excederse en los intervalos de cumplimiento por no más de 10 horas mientras la aeronave se encuentre en ruta previa autorización de la AAC, y para cambiar los intervalos de inspección basados en la experiencia en el servicio;

C. Muestras de los formularios de las inspecciones detalladas y de rutina e instrucciones para su uso; y



- D. Muestras de informes y registros e instrucciones para su uso;
- III. Suficiente espacio para alojamiento, y equipo requerido para el desmontaje que sea necesario, y para la apropiada inspección de la aeronave;
- IV. Información técnica apropiada y actualizada para la aeronave;
- V. La frecuencia y detalles de la inspección progresiva deberá proveer la inspección completa del avión dentro de cada período de 12 meses calendarios, y deberá estar de acuerdo con las recomendaciones del fabricante, experiencia en el servicio, y la clase de operación en la cual la aeronave es empleada. El programa de inspección progresiva debe asegurar que la aeronave, en todo momento, esté en condición de aeronavegabilidad y conforme todas las especificaciones de la AAC aplicables a esa aeronave, los datos del Certificado de Tipo aplicable, las directivas de aeronavegabilidad, Circulares y Normas Aeronáuticas, y toda otra información técnica aprobada;
- VI. Si el sistema de inspección progresiva es interrumpido, el propietario u Operador notificará inmediatamente por escrito a la AAC de la interrupción;
- VII. Después de la interrupción, la primera inspección anual de acuerdo a lo requerido en el párrafo (11) a. I. del Artículo 312 de esta Sección debe realizarse dentro de los 12 meses calendarios posteriores a la última inspección completa de la aeronave bajo inspección progresiva. La inspección de 100 horas, según lo requerido en el párrafo (11) a.I. del Artículo 312 de esta Sección, deberá realizarse dentro de las 100 horas posteriores a esa inspección completa. Una inspección completa de la aeronave, con el propósito de determinar cuándo la inspección anual o de 100 horas debe ser realizada, requiere una inspección detallada de la aeronave y de todos sus componentes de acuerdo a la inspección progresiva. Una inspección de rutina de la aeronave y una inspección detallada de varios componentes no es considerada una inspección completa.

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

Dado en la ciudad de Panamá, a los veintinueve (29) días del mes de abril de dos mil veintiséis (2026).

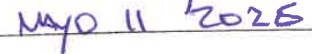
COMUNÍQUESE, PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE,


PRESIDENTA DE LA JUNTA DIRECTIVA, ENCARGADA
AZIHRA VALDÉS


SECRETARIO EJECUTIVO DE LA JUNTA DIRECTIVA
RAFAEL BÁRCENAS CHIARI



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

Firma: 
Fecha: 





RESOLUCIÓN DE JUNTA DIRECTIVA No.022
(De 29 de abril 2026)

“Por medio de la cual se aprueban las modificaciones al Libro XXI, Parte I, sobre Establecimiento Educativo Aeronáutico para Formación de Tripulantes de Vuelo, Tripulantes de Cabina y Despachadores de Vuelo del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP).”

LA JUNTA DIRECTIVA DE LA AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL
En uso de sus facultades legales y;

CONSIDERANDO:

Que a la Autoridad Aeronáutica Civil le corresponde dirigir y reglamentar los servicios de transporte aéreo; regular y prestar servicios a la navegación aérea, a la seguridad operacional y aeroportuaria; la certificación y administración de aeródromos, incluyendo su regulación, planificación, operación, vigilancia y control, según lo establece el artículo 2 de la Ley No. 22 de 29 de enero de 2003, *Que crea la Autoridad Aeronáutica Civil y deroga el Decreto de Gabinete 13 de 1969*;

Que entre las funciones específicas y privativas que consagra que le consagra la Ley No. 22 de 29 de enero de 2003, *Que crea la Autoridad Aeronáutica Civil y deroga el Decreto de Gabinete 13 de 1969*, de la Autoridad Aeronáutica Civil, se enmarcan, entre otras, la de dictar la reglamentación y normativa necesaria para garantizar la seguridad y eficiencia del sistema de transporte aéreo en Panamá;

Que la Ley No.22 de 29 de enero de 2003, *Que crea la Autoridad Aeronáutica Civil y deroga el Decreto de Gabinete 13 de 1969*, designa a la Junta Directiva de la Autoridad Aeronáutica Civil como órgano encargado de establecer y administrar las políticas superiores de transporte aéreo en Panamá, y preceptúa entre sus funciones específicas, la de aprobar los reglamentos y normas de la Autoridad Aeronáutica Civil;

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

Que el Libro del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), objeto a modificaciones es el Libro XXI, Parte I, sobre Establecimiento Educativo Aeronáutico para Formación de Tripulantes de Vuelo, Tripulantes de Cabina y Despachadores de Vuelo del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual establece los requisitos de certificación y reglas de operación de un Establecimiento Educativo Aeronáutico, para la formación de Tripulantes de Vuelo, Tripulantes de Cabina, Despachadores de Vuelo y Postulantes a una licencia aeronáutica requerida en los Libros VI, VII y VIII del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP);

Que la República de Panamá, como Estado contratante de la Organización sobre Aviación Civil Internacional, se compromete a colaborar, a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organizaciones relativos a aeronaves, personal, aerovías, servicios auxiliares, en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la seguridad operacional;

EN CONSECUENCIA,

 **AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL**
SECRETARÍA GENERAL
FIEL COPIA DEL ORIGINAL QUE REPOSA EN LOS ARCHIVOS
Firma: JJ Boenig
Fecha: Mayo 11 2026




RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO: MODIFICAR, el Artículo 128 del Libro XXI, Parte I, sobre Establecimiento Educativo Aeronáutico para Formación de Tripulantes de Vuelo, Tripulantes de Cabina y Despachadores de Vuelo del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:

Artículo 128: Este manual puede publicarse en partes independientes y contendrá como mínimo lo siguiente:

- (1) El índice general;
- (2) La lista de página efectivas;
- (3) Control de revisiones;
- (4) Una declaración firmada por el Gerente o Director responsable que confirme que el MIP y todo manual asociado, garantizan y garantizarán en todo momento que el EEA cumple con lo estipulado en este Libro;
- (5) Una descripción general del alcance de la instrucción señalada en las especificaciones de instrucción (ESINS);
- (6) El nombre, tareas y calificación de la persona designada como Gerente o Director responsable del cumplimiento de los requisitos señalados en este Libro;
- (7) El nombre y cargo de la(s) persona(s) designadas de acuerdo con el Artículo 45 de este Libro, especificando las funciones y responsabilidades asignadas e inclusive los asuntos que pueden tratar directamente con la AAC en nombre del EEA;
- (8) Un organigrama del EEA que muestre las relaciones de responsabilidad de la(s) persona(s) especificadas en los numerales (3) y (4) de este Artículo;
- (9) El contenido de los programas de instrucción aprobados por la AAC, incluyendo el material del curso y equipos que se utilizarán;
- (10) Una lista de instructores y examinadores;
- (11) Una descripción general de las instalaciones de instrucción, las dedicadas a la capacitación de vuelo y las destinadas al desarrollo clases teóricas, prácticas y de exámenes, que se encuentren situadas en cada dirección especificada en el Certificado de Operación del EEA;
- (12) Los procedimientos para la matriculación de alumnos;
- (13) Los procedimientos para rendir exámenes por parte de los alumnos;
- (14) El procedimiento de enmienda del MIP;
- (15) La descripción y los procedimientos de la organización respecto al sistema de garantía de calidad señalado en la Sección Décima Tercera de este capítulo;
- (16) La descripción y procedimientos del sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS), indicado en la Sección Décima Séptima de este capítulo;
- (17) Una descripción de los procedimientos que se utilizarán para establecer y mantener la competencia del personal de instrucción, conforme se indica en la Sección Tercera de este capítulo;
- (18) Una descripción del método que se utilizará para la realización y mantenimiento del control de registros;
- (19) Una descripción de la selección, función y tareas del personal autorizado, así como los requisitos aplicables cuando la AAC ha autorizado que el EEA realice las pruebas necesarias, certificando los conocimientos aeronáuticos y la pericia demostrada, para aspirar al otorgamiento de una licencia o habilitación;
- (20) Procedimientos y medidas que se deben adoptar cuando un alumno comete una indisciplina;
- (21) Procedimientos para la aprobación / autorización de los vuelos, si es aplicable;
- (22) Responsabilidad y obligaciones del piloto al mando de la aeronave;
- (23) Procedimientos para la prohibición del transporte de pasajeros en los vuelos de instrucción;
- (24) Documentación que estar a bordo de la aeronave;



- (25) Procedimientos para la retención de los documentos;
- (26) Períodos de vuelo y limitaciones en cuanto al tiempo de vuelo (personal);
- (27) Períodos de vuelo y limitaciones en cuanto al tiempo de vuelo (alumno);
- (28) Períodos de descanso (personal);
- (29) Períodos de descanso (alumnos);
- (30) Libros de vuelos de los Pilotos;
- (31) Una descripción del método que utilizara para cumplir con la sección sexta a la sección novena del Capítulo VIII del Libro X parte I del RACP;
- (32) Una descripción de las Instalaciones de mantenimiento: Cuando la escuela se realiza su propio mantenimiento debe poseer instalaciones de mantenimiento y equipo suficiente para mantener la aeronave;
- (33) Mantenimiento contratado: cuando la escuela contrata el mantenimiento el Taller Aeronáutico debe presentar el contrato de mantenimiento.

ARTÍCULO SEGUNDO: MODIFICAR el Artículo 170 del Libro XXI, Parte I, sobre Establecimiento Educativo Aeronáutico para Formación de Tripulantes de Vuelo, Tripulantes de Cabina y Despachadores de Vuelo del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), el cual quedará así:

Artículo 170: El EEA permanente o provisional dispondrá de aeronaves debidamente consignadas en las especificaciones de instrucción (ESINS) para los cursos de instrucción en vuelo que se vayan a impartir, asegurándose que:

- (1) Deberá estar matriculada en la República de Panamá;
- (2) Deberá poseer un Certificado Normal de Aeronavegabilidad, a menos que la AAC determine que debido a la naturaleza del curso aprobado una aeronave sin el Certificado Normal de aeronavegabilidad deberá utilizarse;
- (3) Deberá mantenerse, inspeccionarse y conservarse su aeronavegabilidad continua conforme a las reglas generales de la sección sexta a la sección novena del Capítulo VIII del Libro X parte I del RACP. (Reglas de Operación General) incluidas las inspecciones e intervalos aplicables y los requisitos de registros y las disposiciones de aeronavegabilidad y registros del Libro IV del RACP;
- (4) Cada aeronave esté provista por lo menos de dos asientos, con un sistema duplicado de controles primarios de vuelo para su uso por el instructor y el alumno;
- (5) La aeronave debe estar provista del Manual de Operaciones proporcionado por el fabricante o una copia aprobada por la AAC;
- (6) Puedan demostrar la pérdida y evitar entrar en una maniobra de barrena, así como que las aeronaves se encuentren equipadas adecuadamente para simular condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos y la instrucción de vuelo instrumental requerida;
- (7) Cada aeronave utilizada en un curso que involucre operaciones IFR en ruta y aproximaciones por instrumentos deberá estar equipada y mantenida para operaciones IFR. Para entrenamiento en el control y maniobra de precisión de una aeronave por referencia de instrumento, la aeronave puede ser equipada como lo establecido en el curso de entrenamiento aprobado;
- (8) Posea un certificado de aeronavegabilidad vigente emitido o convalidado por la AAC de Panamá;
- (9) Cada aeronave esté equipada de acuerdo a lo requerido en las especificaciones de los cursos aprobados de instrucción, para la cual es utilizada; y
- (10) Cada aeronave de instrucción esté equipada con arneses de hombro y equipos de audífono apropiados.



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

Dado en la ciudad de Panamá, a los veintinueve (29) días del mes de abril de dos mil veintiséis (2026).

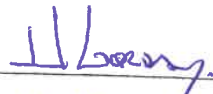
COMUNÍQUESE, PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE,


PRESIDENTA DE LA JUNTA DIRECTIVA, ENCARGADA
AZIHRA VALDÉS


SECRETARIO EJECUTIVO DE LA JUNTA DIRECTIVA
RAFAEL BARCENAS CHIARI



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

Firma: 
Fecha: 





RESOLUCIÓN DE JUNTA DIRECTIVA No.023
(De 29 de abril de 2026)

“Por medio de la cual se aprueba la revisión 07 del Manual de Procedimientos de la Unidad de Medicina Aeronáutica.”

LA JUNTA DIRECTIVA DE LA AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL

En uso de sus facultades legales y;

CONSIDERANDO:

Que a la Autoridad Aeronáutica Civil le corresponde dirigir y reglamentar los servicios de transporte aéreo; regular y prestar servicios a la navegación aérea, a la seguridad operacional y aeroportuaria; la certificación y administración de aeródromos, incluyendo su regulación, planificación, operación, vigilancia y control, según lo establece el artículo 2 de la Ley No. 22 de 29 de enero de 2003, *Que crea la Autoridad Aeronáutica Civil y deroga el Decreto de Gabinete 13 de 1969*;

Que el numeral 30, del artículo 3 de la Ley 22 de 29 de enero de 2003, establece que son funciones específicas y privativas de la Autoridad Aeronáutica Civil, dictar la reglamentación y normativa necesaria para garantizar la seguridad y eficiencia del sistema de transporte aéreo en Panamá;

Que el artículo 31 del Libro I del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), dispone que los Manuales de Procedimientos son publicaciones emitidas por la Autoridad Aeronáutica Civil en materia de procedimientos y asesoramiento;

Que el artículo 34 del Libro I del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), dispone que los Manuales de Procedimientos son disposiciones de la AAC que regulan la aplicación de las normas o establecen en detalle los procesos a seguir para dar cumplimiento a las materias contenidas en el RACP, cuyos temas se publican como Capítulos. Estos Manuales incluyen los formularios y ayudas de trabajo para satisfacer los distintos procedimientos;

Que el objeto de la presente Resolución es la aprobación del **MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MEDICINA AERONÁUTICA**;

Que mediante el **MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MEDICINA AERONÁUTICA**, de la Autoridad Aeronáutica Civil, la entidad cumple con su compromiso como signatario del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, a fin de colaborar y 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 contemplados en el artículo 37 de dicho Convenio, aprobado por la Ley 52 de 30 de noviembre de 1959;

Que la República de Panamá, como Estado contratante de la Organización sobre Aviación Civil Internacional, se compromete a colaborar, a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organizaciones relativos a aeronaves, personal, aerovías, servicios auxiliares, en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la seguridad operacional;

EN CONSECUENCIA,



RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO: APROBAR la Revisión 07 del **MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MEDICINA AERONÁUTICA** de la Autoridad Aeronáutica Civil.

ARTÍCULO SEGUNDO: Esta Resolución modifica el **MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MEDICINA AERONÁUTICA** de la Autoridad Aeronáutica Civil en su totalidad.

ARTÍCULO TERCERO: Mantener en vigencia este Manual bajo el método de revisiones cuando sea necesario, para cumplir con el deber del Estado, el cual es signatario del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

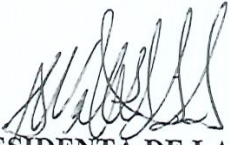
ARTÍCULO CUARTO: El Anexo que contiene el **MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MEDICINA AERONAUTICA**, a que hace alusión la presente Resolución, forma parte integral de la misma.

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

FUNDAMENTO LEGAL: Ley N° 22 de 29 de enero de 2003; Libro I del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP); Ley 52 de 1959; Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

Dado en la ciudad de Panamá, a los veintinueve (29) días del mes de abril de dos mil veintiséis (2026).

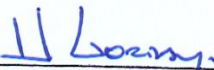
COMUNÍQUESE, PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE,


PRESIDENTA DE LA JUNTA DIRECTIVA, ENCARGADA
AZIHRA VALDÉS


SECRETARIO EJECUTIVO DE LA JUNTA DIRECTIVA
RAFAEL BÁRCENAS CHIARI



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

Firma: 
Fecha: Mayo 11 2026





AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL
DIRECCIÓN GENERAL

DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA
DEPARTAMENTO DE LICENCIAS

MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD
DE MEDICINA AERONÁUTICA

PANAMÁ – 2026

Revisión Original - 7 de junio de 2017

Revisión 7 – 29 de abril de 2026.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CONTROL DE REVISIONES	
	PAGINAS	2 de 420
	REVISIÓN	7
	FECHA	29 de abril 2026

REGISTRO DE REVISIONES

Las revisiones al presente Manual serán elaboradas por personal de la Unidad de Medicina Aeronáutica y Factores Humanos y aprobado por la Dirección General.

Toda modificación debe poseer un número de registro y fecha, así como los números de página objetos de la revisión. La numeración de las revisiones será en orden consecutivo.

Después de añadir las páginas nuevas o modificadas y eliminar las desactualizadas, se anotará en el Registro de Revisiones. El número de la revisión figura en la parte superior de cada página del presente manual.

[illegible]

AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	LISTA DE PÁGINAS EFECTIVAS	
	PAGINAS	3 de 420
	REVISIÓN	07
	FECHA	23 febrero 2026

LISTA DE PÁGINAS EFECTIVAS

	Páginas	Revisión	Fecha
Portada			
Registro de Revisiones	RR-1	07	29/04/2026
Resolución JD N°023-29-04-2026	R-1	Original	29/04/2026
Resolución JD N°023-29-04-2026	R-2	Original	29/04/2026
Índice General	IG-1	04	05/09/2024
Índice General	IG-2	04	05/09/2024
Índice General	IG-3	04	05/09/2024
Lista de Páginas Efectivas	LPE-1	07	29/04/2026
Lista de Páginas Efectivas	LPE-2	07	29/04/2026

Capítulo I		
Páginas	Rev.	Fecha
5 - 9	01	12/09/22

Capítulo II		
Páginas	Rev.	Fecha
10 - 12	04	05/09/2024

Capítulo III		
Páginas	Rev.	Fecha
13 - 16	03	29/04/2026

Capítulo IV		
Página	Rev.	Fecha
17 - 35	03	29/04/2026

Capítulo V		
Páginas	Rev.	Fecha
36 - 50	03	29/04/2026

Capítulo VI		
Páginas	Rev.	Fecha
51	02	20/02/2025

Capítulo VII		
Páginas	Rev.	Fecha
52 - 390	02	06/05/2025

Capítulo VIII		
Página	Rev.	Fecha
391 - 398	02	05/09/2024

Capítulo IX		
Página	Rev.	Fecha
399 - 407	03	29/04/26

Capítulo X		
Página	Rev.	Fecha
408 - 412	01	12/09/22

Capítulo XI		
Página	Rev.	Fecha
413 - 414	0	12/09/22

Compendio de Formularios		
No.	Rev.	Fecha
AAC/MED/0301	01	29/04/26
AAC/MED/0302	Original	07/06/17
AAC/MED/0303	Original	07/06/17
AAC/MED/0304	Original	07/06/17
AAC/MED/0305	Original	07/06/17
AAC/MED/0306	01	29/04/26
AAC/MED/0307	Original	07/06/17
AAC/MED/0308	Original	07/06/17
AAC/MED/0309	01	06/05/2025
AAC/MED/0310	Original	07/06/17
AAC/MED/0311	01	05/09/24
AAC/MED/0312	Original	07/06/17
AAC/MED/0313	Original	07/06/17
AAC/MED/0314	02	05/09/24
AAC/MED/0315	Original	07/06/17
AAC/MED/0316	Original	07/06/17
AAC/MED/0317	01	05/09/24
AAC/MED/0318	01	05/09/24
AAC/MED/0319	01	29/04/2026
AAC/MED/0320	Original	29/04/2026
AAC/MED/0321	Original	29/04/2026



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	ÍNDICE GENERAL	
	PAGINAS	4 de 420
	REVISIÓN	07
	FECHA	29 de abril 2026

ÍNDICE GENERAL

REGISTRO DE REVISIONES..... 2

LISTA DE PÁGINAS EFECTIVAS..... 3

ÍNDICE GENERAL..... 4

CAPÍTULO I - ORGANIZACIÓN, USO Y REVISIÓN DEL MANUAL 5

CAPITULO II - PROCEDIMIENTOS PARA DESIGNACIÓN DE MÉDICO EXAMINADOR DELEGADO.....10

CAPÍTULO III - EVALUACIÓN PSICOLÓGICA.....13

CAPÍTULO IV - CERTIFICADOS MÉDICOS.....20

CAPITULO V - PROGRAMA DE VIGILANCIA 39

CAPÍTULO VI - CONVALIDACIÓN DE CERTIFICADOS MÉDICOS EXTRANJEROS.....52

CAPÍTULO VII - FORMULARIO DE CERTIFICADO MÉDICO 53

CAPITULO VIII - EXPEDICIÓN DE DICTÁMENES MÉDICOS ACREDITADOS.....397

CAPÍTULO IX - CONCEPTOS GENERALES 405

CAPÍTULO X - PROGRAMA DE PRUEBAS DE DROGAS Y ALCOHOL MEDIANTE ANÁLISIS BIOQUÍMICOS.....414

CAPÍTULO XI – PROGRAMA DE PROMOCION Y PREVENCIÓN DE LA SALUD 419



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO I	
	PAGINAS:	5 de 420
	REVISIÓN:	01
	FECHA:	12 sep. 2022

CAPÍTULO I - ORGANIZACIÓN, USO Y REVISIÓN DEL MANUAL

1.1. Aplicabilidad

El presente Manual de Procedimientos de la Unidad de Medicina y Factores Humanos (MPU-MED) para el Otorgamiento de Certificados Médicos Aeronáuticos, ha sido elaborado, basándose en las leyes y Reglamentos de Aviación Civil de la República de Panamá, y a las normas, métodos recomendados y procedimientos de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Este Manual constituye un documento aprobado por la Autoridad Aeronáutica Civil de la República de Panamá, en el que se establecen los criterios que todos los aspirantes o poseedores de Licencias Aeronáuticas deberán cumplir para obtener Certificados Médicos que demuestren la aptitud psicofísica cuando así lo requieran.

1.2. Objetivo

El MPU-MED constituye el documento, aprobado por la AAC en el que se señalan los lineamientos a seguir por la Unidad, los Médicos Examinadores Delegados, Psicólogos designados y el Personal Aeronáutico con Licencia, con el fin de obtener Certificados Médicos que demuestran la aptitud psicofísica cuando así lo requiera.

Servirá de guía a los Médicos Examinadores Delegados por la AAC, durante la práctica de las Evaluaciones Médicas al Personal Técnico Aeronáutico. Se describen las técnicas y procedimientos de examen médico, estudios complementarios y los Procedimientos Administrativos para la Certificación Médica.

Los procedimientos descritos serán de cumplimiento obligatorio por parte de los Médicos Examinadores Delegados y Psicólogos Delegados durante la Certificación Médica del Personal Aeronáutica, ejecutando en esta forma los principios fundamentales en que se basa la evaluación médica de los titulares de licencias aeronáutica.

1.3. Generalidades

La Unidad de Medicina Aeronáutica y Factores Humanos, es una Unidad Médica, Técnico-Administrativa de la Dirección de Seguridad Aérea (DSA), cuyo objetivo es comprobar que se cumplan las condiciones de aptitudes psicofísica de quienes solicitan la expedición o renovación de las Licencias o Habilitaciones descritas en el Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP).



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO I	
	PAGINAS:	6 de 420
	REVISIÓN:	01
	FECHA:	12 sep. 2022

Los Médicos Examinadores Delegados y los Psicólogos Delegados realizarán efectúan las evaluaciones en sus consultorios bajo la coordinación y supervisión de la Unidad de Medicina Aeronáutica y Factores Humanos.

Los Programas sobre Factores Humanos que deba cumplir el Personal Aeronáutico, deben ser evaluado por la Unidad de Medicina Aeronáutica en lo que respecta a capacidad y contenidos, supervisando su implementación en las Escuelas de Aviación.

En el RACP se establecen los requisitos y funciones de los Médicos Examinadores Delegados y Psicólogos Delegados.

La Ley N°22 del 29 de enero de 2003 que crea la Autoridad Aeronáutica Civil en su Artículo 10, faculta al Director General para delegar el ejercicio de cualquier función específica que dicha Ley u otras Leyes establezcan en funcionarios que posean cargos de inspección en la Autoridad Aeronáutica Civil, dando el respaldo legal adecuado y suficiente en personal aeronáutico especializado.

1.4. Diferencias entre los Anexos 1, 6 y 8 de la OACI con el Reglamento de Aviación Civil de Panamá.

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.

1.5. Adopción de Enmiendas de las normas y Métodos Recomendados (SARPS) y Notificación de Diferencias a la OACI

La Dirección General a través de la Oficina de Normas y Regulaciones Aeronáuticas (NRA) consultará, coordinará y remitirá nota al Director de Seguridad Aérea para la emisión/recepción de comentarios a la enmienda a los Anexos de OACI.

Recibida la documentación, el Director de Seguridad Aérea emitirá nota a los distintos departamentos para que, junto a su personal, evalúen y emitan su opinión sobre la viabilidad de su adopción en las regulaciones nacionales.

Los departamentos remitirán mediante nota formal al Director de Seguridad Aérea sus opiniones, quien remitirá una nota a la Oficina de NRA. La nota debe dejar establecida la opinión de la DSA con relación a la enmienda consultada a su Dirección.

El procedimiento para la adopción y notificación de las Normas y Métodos Recomendados (SARPS) a OACI, está contenido en el Manual de Procedimientos de la Oficina de Normas y Regulaciones.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO I	
	PAGINAS:	7 de 420
	REVISIÓN:	01
	FECHA:	12 sep. 2022

1.6. Definiciones y Abreviaturas

Todas las definiciones y abreviaturas se encuentran establecidas en los Libro I y IX del RACP cuando se utilicen los términos que a continuación se mencionan, tendrán el significado y alcance que se expresa en las definiciones:

Auditoria médica. Revisión sistemática y objetiva de la estructura del trabajo profesional y de la atención médica.

Apto - Solicitante o postulante que cumple íntegramente con los requisitos médicos reglamentarios de una Clase de Evaluación Médica, correspondiente al tipo de licencia y/o habilitación a ejercer.

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

Certificación Médica Aeronáutica (CMA) - Informe de aptitud psicofísica reglamentado por este Libro, que un médico examinador aéreo (AME), de modo individual o integrado a un centro médico aeronáutico examinador (CMAE), somete a consideración del evaluador médico de la AAC.

Comisión Médica Evaluadora. Conjunto de Médicos calificados y experimentados en la práctica de la Medicina Aeronáutica, que asisten a la Unidad de Medicina Aeronáutica y Factores Humanos de la AAC, en la evaluación de informes médicos, casos complicados no habituales y en la emisión de Dictámenes Médicos Acreditados.

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

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

Inspector Médico. Médico Aeronáutico autorizado por la AAC para inspeccionar o auditar los Centros médicos Aeronáuticos y a los médicos examinadores acreditados.

Médico Examinador (MEA/MEDEX). Médico con instrucción en medicina aeronáutica y conocimientos prácticos y experiencia en el entorno aeronáutico, que es designado por la AAC para llevar a cabo los exámenes de reconocimiento médico de la aptitud psicofísica de los solicitantes de licencias o habilitaciones, para las cuales se prescriben requisitos médicos.

Médico Evaluador. Médico cualificado 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.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO I	
	PAGINAS:	8 de 420
	REVISIÓN:	01
	FECHA:	12 sep. 2022

No Apto. Solicitante o postulante que no cumple íntegramente con los requisitos reglamentarios de una Clase de Evaluación Médica, correspondiente al tipo de licencia y/o habilitación a ejercer.

Inspector Psicólogo: Psicólogo Aeronáutico autorizado por la AAC para inspeccionar o auditar a los Psicólogos delegados por la AAC.

Psicofísico. Expresión abreviada que se refiere a los requisitos sicológicos y físicos que deben cumplir los aspirantes o poseedores de licencias aeronáuticas.

Psicólogo Delegado: Profesional en Psicología acreditado.

Abreviatura	
AAC	Autoridad Aeronáutica Civil
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional
ACSA:	Agencia Centroamericana para la Seguridad Aeronáutica
DSA:	Dirección de Seguridad Aérea
FFHH:	Factores Humanos



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO I	
	PAGINAS:	9 de 420
	REVISIÓN:	01
	FECHA:	12 sep. 2022

1.7.Funciones del médico Evaluador

1. Programar, dirigir y controlar las actividades que se desarrollan en la Unidad a su cargo.
2. Fiscalizar con fines de realizar auditoria de las evaluaciones médicas en el proceso de otorgamiento del certificado médico aeronáutico.
3. Convocar y coordinar las actividades de la Comisión Médica Evaluadora, y emitir el dictamen médico acreditado cuando corresponda.
4. Realizar las inspecciones de vigilancia aleatorias o periódicas se realizará mínimo cada doce (12) meses y nunca más allá de veinticuatro (24) meses de los Médicos Examinadores Aéreos, instalaciones y sus equipos, con el propósito de auditar los procedimientos de evaluación médica y el fiel cumplimiento de los requisitos establecidos en la presente regulación.
5. Llevar a cabo el monitoreo, vigilancia y auditoria de los certificados médicos aeronáuticos, emitidos por los Médicos Examinadores Delegados y analizar los resultados de las mismas.
6. Recomendar al Director de Seguridad Aérea los límites de edad, las frecuencias y alcances de los exámenes médicos a que deben someterse el personal poseedor de Licencia.
7. Confeccionar un informe final en temas de medicina aeronáutica, psicología y factores humanos a la Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos (OFINVAA) como apoyo de la investigación de un accidente o incidente y realizar la evaluación médica para determinar la aptitud psicofísica.
8. Coordinar con los Médicos que prestan el servicio médico aeroportuario, a fin de asegurar las facilidades médicas y de sanidad requeridos por los usuarios y el personal operacional.
9. Supervisar los programas de instrucción en factores humanos, coordinando y recomendando las características y contenidos de los mismos y la periodicidad en su aplicación.
10. Revisar los procedimientos establecidos, proponer y elaborar modificaciones y enmiendas al RACP, en referencia a los requisitos médicos.
11. Mantener actualizado el archivo de la unidad con los registros de los exámenes y resultados de las evaluaciones médicas efectuadas por los médicos examinadores delegados, e ingresar y supervisar la incorporación de la información al sistema del SIAR.
12. Mantener actualizado el registro de las calificaciones y competencia de los médicos delegados, incluyendo el entrenamiento recurrente.
13. Velar por la conservación y protección en lugar seguro de los informes y registros médicos del titular.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO II	
	PAGINAS	10 de 420
	REVISIÓN	07
	FECHA	05 sep. 2024

CAPITULO II - PROCEDIMIENTOS PARA DESIGNACIÓN DE MÉDICO EXAMINADOR DELEGADO.

2.1. Procedimientos para Designación de Médico Examinador Delegado.

2.1.1. De conformidad con lo establecido en el Libro XVI del RACP, los Médicos Examinadores delegados del personal aeronáutico serán aprobados para tal propósito por el Director General de la AAC.

Para obtener la aprobación como Médico Examinador Delegado del personal aeronáutico, los interesados deberán cumplir con los siguientes requisitos de la Unidad de Medicina Aeronáutica y Factores Humanos, la cual cotejarán con el formulario N°0312:

- a. Presentar una solicitud escrita dirigida al Director General a la AAC;
- b. Ser médico idóneo para ejercer la medicina en el territorio nacional expedida por el Consejo Médico de Salud y contar con cinco (5) años de experiencia en el ejercicio de la medicina;
- c. Demostrar que cuenta con la instrucción adecuada en Medicina Aeronáutica obtenida en un centro de capacitación; reconocido por la Autoridad Aeronáutica Civil (AAC);
- d. Demostrar que cuenta con instalaciones, equipo e instrumental adecuado para realizar los exámenes al personal aeronáutico;
- e. Contar con un sistema de Control de registros Médicos en lo referente a la disposición de la documentación y aplicabilidad de la confidencialidad médica;
- f. Asistir a una sesión, sobre procedimientos administrativos en la elaboración de los exámenes médicos que dictará en la Unidad de Medicina Aeronáutica y Factores Humanos; y
- g. Con el fin de mantenerse actualizado, debe comprobar la asistencia a cursos, seminarios o congresos de Medicina Aeronáutica reconocidos por la AAC, cada dos (2) años, con un mínimo de veinte (20) horas posteriores a su delegación como médico examinador.
- h. deberá acudir a la Unidad de Medicina Aeronáutica una vez haya sido delegado para dar su información de contacto (Teléfono y Correo Electrónico) esto con fines de poder recibir información sobre reuniones, teleconferencias, participación en juntas medicas entre otros.
- i. Se enviará de manera electrónica al médico examinador delegado por parte de la Unidad de Medicina Aeronáutica y Factor Humano orientaciones que incluyan manuales de procedimientos, modelos de informes, disposiciones médicas, formularios, entre otros.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO II	
	PAGINAS	11 de 420
	REVISIÓN	07
	FECHA	05 sep. 2024

El Jefe de Medicina Aeronáutica revisará la solicitud utilizando el Formulario No. 0312, y elaborará la recomendación para aprobar o rechazar dicha solicitud y las cual se le enviará al Director de Seguridad Aérea.

El Director de Seguridad Aérea revisará la recomendación, si la misma es aprobada, enviará toda la información a la Oficina de Asesoría Legal, para la confección de la Resolución de Delegación y esta sea firmada por el Director General de la Autoridad Aeronáutica Civil, por un periodo de dos (2) años.

Para las delegaciones aprobadas, la AAC deberá notificar al solicitante por escrito de su Delegación y proporcionar una copia de la Resolución de Médico Examinador Delegado.

2.1.2. ACTIVIDADES AUTORIZDAS DEL MEDICO EXAMINADOR

El Médico Examinador Delegado de acuerdo a su categoría puede:

- a. Practicar exámenes médicos y expedir certificados de aptitud psicofísica de I, II, ó III clase a los interesados en obtener, revalidar y / o recuperar una licencia aeronáutica;
- b. Participar en las reuniones con el fin de actualizar normas que solicite la AAC, por conducto del Departamento de Medicina Aeronáutica y Factores Humanos;
- c. Cumplir con los procedimientos médico administrativos en la elaboración de los exámenes médicos;
- d. Participar en las Juntas Médicas de revalorización, cuando sean solicitadas por la AAC o los Interesados; y
- e. Participar en el programa de familiarización con las condiciones de trabajo, de los titulares de licencia aeronáutica.

2.1.3. Suspensión o Cancelación de la Delegación.

El jefe de Medicina Aeronáutica está a cargo de la supervisión y vigilancia de los médicos examinadores delegados, y de recomendar la suspensión o la cancelación de la delegación en los casos que sean necesarios. Se deberá notificar al Médico Examinador Delegado por escrito sin demora sobre la suspensión o cancelación.

La suspensión, cancelación o no renovación de designación puede estar basado por completo o en parte de los siguientes criterios:

- a. Cancelación, restricciones, o limitaciones en su idoneidad para ejercer la medicina.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO II	
	PAGINAS	12 de 420
	REVISIÓN	07
	FECHA	05 sep. 2024

- b. Se compruebe que las funciones del médico examinador delegado no se ajustan a los procedimientos médicos o administrativos prescritos por la AAC;
- c. Cuando no cumpla los requisitos por los cuales fue delegado;
- d. Cuando el delegado no realice su solicitud para renovar la delegación;
- e. Cuando no se cumpla con lo establecido en la parte de vigilancia; y
- f. Por renuncia voluntaria del propio médico.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO III	
	PAGINAS	13 de 420
	REVISIÓN	03
	FECHA	29 de abril 2026

CAPÍTULO III - EVALUACIÓN PSICOLÓGICA

3.1. GENERALIDADES Y OBJETIVOS

En el proceso de Evaluación Psicológica, el psicólogo recopila información mediante entrevistas y la aplicación de pruebas psicológicas con el propósito de evaluar las aptitudes, la personalidad, las habilidades cognitivas y otras características relevantes de los aspirantes y pilotos. Esta evaluación es fundamental para la obtención de los certificados médicos correspondientes.

3.1.1. El área de Psicología forma parte de la Unidad de Medicina Aeronáutica y Factores Humanos de la Autoridad Aeronáutica Civil, y es coordinada por el jefe de dicha unidad. Su objetivo es brindar los servicios de evaluación y atención psicológica requeridos para el cumplimiento de las funciones asignadas a la Unidad de Medicina Aeronáutica y Factores Humanos.

Funciones:

- a. Realizar la evaluación psicológica a los aspirantes a piloto como requisito previo al ingreso a una escuela de aviación.
- b. Realizar la evaluación psicológica del personal aeronáutico en caso de ocurrir un accidente o incidente.
- c. Efectuar reevaluaciones psicológicas a los aspirantes a piloto o al personal aeronáutico cuando la Unidad de Medicina Aeronáutica y Factores Humanos lo considere necesario, con el fin de velar por el bienestar mental de los aspirantes y pilotos.
- d. Fungir como unidad coordinadora para brindar la atención psicológica necesaria a los familiares del personal aeronáutico involucrado en accidentes aéreos.
- e. Atender las solicitudes de las Direcciones o Dependencias de la AAC para la evaluación, orientación y atención psicológica del personal técnico y/o administrativo. Estas solicitudes serán gestionadas a través de la Dirección de Seguridad Aérea (DSA).

3.1.2 El Listado Oficial de Psicólogos Delegados estará disponible en la Unidad de Medicina Aeronáutica y Factores Humanos y será publicado periódicamente por la Autoridad Aeronáutica Civil. Los psicólogos incluidos en este listado deberán contar con la idoneidad y las credenciales requeridas para realizar evaluaciones psicológicas en el ámbito aeronáutico.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO III	
	PAGINAS	14 de 420
	REVISIÓN	03
	FECHA	29 de abril 2026

3.1.3 Para los trámites de licencias del personal aeronáutico, la Autoridad Aeronáutica Civil reconocerá únicamente las evaluaciones psicológicas realizadas por los psicólogos incluidos en el Listado Oficial de Psicólogos Delegados.

3.2. Evaluación Psicológica a los Aspirantes a Piloto

3.2.1. Lineamientos Generales

Las evaluaciones psicológicas a los aspirantes a piloto deberán orientarse a certificar lo que sea solicitado por el Jefe de la Unidad de Medicina Aeronautica. Para dicho proceso, el Psicólogo Delegado por la Autoridad Aeronáutica Civil deberá utilizar la batería estandarizada de pruebas psicológicas definida por la UMAFH.

3.2.2. Procedimiento

- a. El aspirante a ingresar a carreras de aviación deberá presentarse en la Unidad de Medicina Aeronáutica y Factores Humanos de la Autoridad Aeronáutica Civil para solicitar los requisitos correspondientes al proceso de evaluación.
- b. La Unidad de Medicina Aeronáutica y Factores Humanos entregará al aspirante el Listado Oficial de Psicólogos Delegados de la AAC.
- c. A partir del listado oficial, el aspirante elegirá libremente a un psicólogo delegado, quien será el responsable de realizar su evaluación psicológica.
- d. El psicólogo delegado de la AAC deberá realizar la evaluación con base, como mínimo, en una entrevista clínica siguiendo el Modelo de Entrevista proporcionado por la AAC, así como la aplicación de las pruebas establecidas en la Batería Estandarizada de Pruebas para Evaluación Psicológica. Cualquier modificación a la Batería Estandarizada deberá ser plenamente justificada por el psicólogo aeronáutico dentro de su informe de evaluación.
- e. El psicólogo delegado deberá elaborar el informe de resultados conforme al Modelo de Informe de Evaluación Psicológica de la AAC. Dicho informe deberá incluir las hojas de respuesta de todas las pruebas aplicadas y tendrá carácter estrictamente confidencial.

Adicionalmente, los psicólogos delegados deberán remitir a la Unidad de Medicina Aeronáutica y Factores Humanos un reporte de resultados dirigido al



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO III	
	PAGINAS	15 de 420
	REVISIÓN	03
	FECHA	29 de abril 2026

aspirante, con el propósito de brindarle una comprensión general de los hallazgos de su evaluación.

f. En el informe de evaluación, el psicólogo delegado deberá establecer su recomendación según lo estipulado a continuación:

Situación.	Indicación.
La evaluación no revela indicadores clínicamente significativos de dificultades en las funciones psicológicas evaluadas.	Describir de manera clara y precisa el estado actual de las funciones psicológicas evaluadas. Recomendar continuar con el proceso de aplicación en la AAC.
La evaluación revela indicadores clínicamente significativos de dificultades en las funciones psicológicas evaluadas	Describir de manera clara y precisa las dificultades identificadas en las funciones psicológicas evaluadas. Recomendar NO continuar con el proceso de aplicación a la AAC hasta ser reevaluado por la UMAFH.

g. El psicólogo delegado deberá remitir a la Unidad de Medicina Aeronáutica y Factores Humanos una copia del informe de evaluación en un plazo no mayor de siete (7) días hábiles, vía correo electrónico. La Unidad de Medicina Aeronáutica y Factores Humanos, por medio del psicólogo(a) de la Autoridad Aeronáutica Civil, informará al aspirante si aprobó o no aprobó la evaluación psicológica. Al aspirante se le proporcionará un reporte resumido de los resultados obtenidos con el fin de brindarle una orientación general sobre su desempeño en la evaluación una vez sea evaluado por la UMAFH.

h. Si el informe entregado por el psicólogo delegado indica que las funciones psicológicas del aspirante se encuentran dentro de los valores adecuados, el aspirante recibirá vía correo electrónico la notificación de sus resultados de parte de la UMAFH. Asimismo, podrá comunicarse con la Unidad de Medicina Aeronáutica y Factores Humanos para recibir orientación respecto a la solicitud del Certificado Médico de la clase correspondiente.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO III	
	PAGINAS	16 de 420
	REVISIÓN	03
	FECHA	29 de abril 2026

i. Si el informe de evaluación psicológica indica que las funciones psicológicas del aspirante no se encuentran dentro de los valores adecuados, el aspirante deberá someterse a una reevaluación psicológica en 6 meses o a consideración del jefe de la UMAFH una evaluación psiquiátrica por un psiquiatra delegado.

3.3 Re-evaluación Psicológica a los Aspirantes a Piloto

3.3.1 Lineamientos Generales

Las reevaluaciones no podrán realizarse en más de dos (2) ocasiones y deberán llevarse a cabo con un período mínimo de seis (6) meses después de la última evaluación. Debera ser previamente autorizada por la UMAFH

Asimismo, la Unidad de Medicina Aeronáutica y Factores Humanos podrá recomendar, cuando los resultados lo ameriten, la realización de una evaluación psiquiátrica, neurológica o de otra especialidad pertinente, según la naturaleza de las dificultades detectadas. Las evaluaciones psiquiátricas serán efectuadas exclusivamente por un psiquiatra delegado por la AAC.

3.4 Re-evaluación Psicológica al Personal Aeronáutico en Caso de Accidente o Incidente

3.4.1 Lineamientos Generales

La Unidad de Medicina Aeronáutica y Factores Humanos de la Dirección de Seguridad Aérea (DSA) realizará reevaluaciones psicológicas específicas en casos inhabituales que sean reportados. Estas evaluaciones estarán dirigidas a certificar las aptitudes y la salud mental necesarias para desempeñar actividades aeronáuticas (estudiantes, pilotos, ATC, despachadores de vuelo y mecánicos de aviación)

3.4.2 Procedimiento

Para la reevaluación psicológica del personal aeronáutico involucrado en un accidente o incidente:

- a. La Autoridad Aeronáutica Civil, a través de la Dirección de Seguridad Aérea (DSA), solicitará por medio de nota formal a la Unidad de Medicina Aeronáutica y Factores Humanos la evaluación psicológica del personal involucrado.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO III	
	PAGINAS	17 de 420
	REVISIÓN	03
	FECHA	29 de abril 2026

- b. Las reevaluaciones indicadas en casos de accidente o incidente aéreo se realizarán en la Unidad de Medicina Aeronáutica y Factores Humanos de la DSA. Dichas evaluaciones estarán orientadas a certificar las aptitudes y la salud mental necesarias para ejercer actividades aeronáuticas (estudiantes, pilotos, ATC).
- c. La reevaluación será aplicada por el psicólogo(a) de la Autoridad Aeronáutica Civil o, en su defecto, la Unidad de Medicina Aeronáutica y Factores Humanos designará a un psicólogo delegado para llevar a cabo las evaluaciones posteriores al accidente o incidente, en caso de que así se requiera.
- d. En caso de accidentes aéreos, la Unidad de Medicina Aeronáutica y Factores Humanos actuará como unidad coordinadora para brindar la atención psicológica necesaria a los familiares del personal aeronáutico involucrado.
- e. El psicólogo delegado deberá conducir la evaluación con base, como mínimo, en una entrevista clínica y en la aplicación de las pruebas indicadas en la Batería Estandarizada de Pruebas para Evaluación Psicológica. En casos de incidentes o accidentes, el psicólogo delegado podrá aplicar pruebas adicionales que considere pertinentes para una valoración más completa. Cualquier modificación a la batería estandarizada deberá ser debidamente justificada en el informe de evaluación.
- f. El psicólogo delegado deberá elaborar el informe de resultados conforme al Modelo de Informe de Evaluación Psicológica establecido por la AAC. A dicho informe deberán anexarse las hojas de respuesta de todas las pruebas aplicadas.
- g. En el informe de evaluación, el psicólogo delegado deberá establecer su recomendación según lo estipulado a continuación:



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO III	
	PAGINAS	18 de 420
	REVISIÓN	03
	FECHA	29 de abril 2026

Situación.	Indicación.
La evaluación no revela indicadores clínicamente significativos de dificultades en las funciones psicológicas evaluadas.	Describir de manera clara y precisa el estado actual de las funciones psicológicas evaluadas. Recomendar continuar con el ejercicio de sus funciones aeronauticas.
La evaluación revela indicadores clínicamente significativos de dificultades en las funciones psicológicas evaluadas.	Describir de manera clara y precisa las dificultades identificadas en las funciones psicológicas evaluadas. Recomendar NO continuar con el ejercicio de sus funciones.

- h. El psicólogo delegado deberá remitir a la Unidad de Medicina Aeronáutica y Factores Humanos una copia del informe de reevaluación en un plazo no mayor de siete (7) días hábiles, vía correo electrónico. La Unidad de Medicina Aeronáutica y Factores Humanos, por medio del psicólogo(a) de la Autoridad Aeronáutica Civil, informará al piloto si aprobó o no aprobó la evaluación psicológica. El informe elaborado por el psicólogo delegado no será entregado al piloto, ya que dicho documento deberá permanecer en los archivos de la AAC bajo estricta confidencialidad. No obstante, al piloto se le proporcionará un reporte resumido de los resultados obtenidos, con el fin de ofrecer una orientación general sobre su desempeño en la reevaluación.
- i. Si el informe entregado por el psicólogo delegado indica que las funciones psicológicas del piloto se encuentran dentro de los valores adecuados, este podrá continuar con el ejercicio de sus funciones aeronáuticas.
- j. Si el informe de evaluación psicológica indica que las funciones mentales del piloto no se encuentran dentro de los valores adecuados, la Unidad de Medicina Aeronáutica y Factores Humanos, por medio del psicólogo(a) de la Autoridad Aeronáutica Civil, recomendará que no continúe con el ejercicio de sus funciones y que sea remitido a una evaluación psiquiátrica, neurológica u otra especialidad pertinente, según el tipo de dificultades detectadas. Las



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO III	
	PAGINAS	19 de 420
	REVISIÓN	03
	FECHA	29 de abril 2026

evaluaciones psiquiátricas serán efectuadas exclusivamente por un psiquiatra delegado por la AAC.

La Unidad de Medicina Aeronáutica y Factores Humanos de la Dirección de Seguridad Aérea (DSA) atenderá las solicitudes de atención, evaluación y orientación dirigidas al personal técnico y administrativo, que sean requeridas por alguna Dirección o dependencia de la AAC. Estas solicitudes deberán gestionarse a través de la Dirección de Seguridad Aérea.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO IV	
	PAGINAS	20 de 420
	REVISIÓN	03
	FECHA	29 de abril 2026

CAPÍTULO IV - CERTIFICADOS MÉDICOS

Los Certificados Médicos para el personal aeronáutico, es el documento oficial autorizado por la Autoridad Aeronáutica Civil, en la que se reportan los resultados del examen médico practicado al personal aeronáutico, así como las limitaciones y recomendaciones de carácter médico que, en concepto del Médico Examinador autorizado, deben anotarse en ellos (Formularios AAC/MED/0309).

4.1 Clasificación

Los Certificados Médicos del Personal Aeronáutico se clasifican de la siguiente manera:

a. Certificados Médicos Clase I

Para los aspirantes o poseedores de las Licencias de:

- 1) Piloto de Transporte de Línea Aérea Avión, Helicóptero y Aeronave de Despegue Vertical,
- 2) Piloto con Tripulación Múltiple
- 3) Piloto Comercial Avión, Helicóptero y Aeronave de Despegue Vertical

b. Certificados Médicos Clase II

Para los aspirantes o poseedores de las Licencias de:

- 1) Piloto Privado Avión, Helicóptero, Aeronave de despegue vertical y dirigible;
- 2) Piloto Planeador,
- 3) Alumno Piloto
- 4) Piloto de Globo Libre.
- 5) Mecánico de a bordo; y
- 6) Navegante

c. Certificados Médicos Clase III;

Para los aspirantes o poseedores de las Licencias de:

- 1) Controlador de Tránsito Aéreo.
- 2) Piloto Ultraliviano.
- 3) Aeronaves pilotadas a Distancia (RPA) de mas de 55 libras.

4.1.1 La clase de Certificado Médico para la cual un individuo aplica, debe ser emitida si el solicitante posee las calificaciones médicas requeridas en las clases de evaluación médica. No obstante, en caso de que el Solicitante posea



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO IV	
	PAGINAS	21 de 420
	REVISIÓN	03
	FECHA	29 de abril 2026

un certificado que le permita el ejercicio de tareas aeronáuticas de un mayor nivel, sólo será necesario que el Solicitante posea un Certificado Médico de la clase apropiada para el ejercicio de las atribuciones solicitadas.

4.1.2 Período de validez de los Certificados Médicos:

- a.** La validez de los Certificados Médicos Aeronáuticos serán los siguientes:
- 1) Doce (12) meses calendario: Para ejercer funciones de:
- a. Piloto de transporte de línea aérea de avión, helicóptero, aeronave de despegue vertical cuando sean menores de 40 años y después de esta edad, cada 6 meses.
 - b. Piloto con tripulación múltiple (MPL)
 - c. Piloto Comercial de avión, helicóptero, aeronave de despegue vertical y dirigible cuando hayan cumplido 60 años se reducirá a seis (6) meses.
 - d. Alumno piloto aspirante a comercial;
 - e. Mecánico a bordo;
 - f. Navegante
- 2) Treinta y seis meses (36) calendario: Para ejercer funciones de:
- a. Controlador de Tránsito Aéreo, menores de cuarenta (40) años. Doce (12) meses mayores de 40 años
 - b . Piloto Privado de Avión, dirigible, Helicóptero y aeronave de despegue vertical cuando sean menores de 40 años;
 - c . Alumno Piloto;
 - d . Piloto Planeador;
 - e . Piloto de Globo Libre; y
 - f . Piloto ultraliviano.
- b.** Cuando el titular de licencia de piloto privado, piloto planeador o piloto de globo haya cumplido los 40 años, se reducirá la vigencia del certificado médico a veinticuatro (24) meses y posterior de los 60 años se reducirá a doce (12) meses.
- c.** Se extenderán Certificados Médicos a:
- 1) Personal extranjero con el propósito de realizar Instrucción Aeronáutica en el Territorio Nacional o Pilotos Privados extranjeros que vuelen aeronaves con matrícula extranjera;



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO IV	
	PAGINAS	22 de 420
	REVISIÓN	03
	FECHA	29 de abril 2026

- 2) Pilotos Privados extranjeros que operan aeronaves con matrículas en Panamá.
- 3) Tripulantes de un Operador y/o Explotador extranjero que opere aeronaves de matrícula panameña.

4.2 Exámenes y Evaluación Médica

Los exámenes médicos al personal aeronáutico serán de tres tipos:

- 1. Examen Médico Inicial: Es aquel practicado por primera vez a un solicitante de una licencia aeronáutica o al poseedor de una licencia con el propósito de cambio de ésta a una categoría superior o con el fin de convalidar una licencia expedida en el extranjero.
- 2. Examen Médico Periódico: Es aquel practicado a los poseedores de Licencias Aeronáuticas, supeditados a los períodos de validez de los Certificados Médicos.
- 3. Examen Médico de Revaloración: Es aquel practicado al titular de una Licencia Aeronáutica vigente, bajo las siguientes condiciones:
 - a. Después de un incidente o accidente de aviación.
 - b. Después de una intervención quirúrgica o enfermedad con duración mayor de (3) tres semanas.
 - c. Cuando se trate de personal femenino después de un parto o aborto.
 - d. A solicitud de la Autoridad Aeronáutica.
 - e. A solicitud de un Operador y/o Explotador, Escuela de Aviación u otra Institución en la que el interesado preste sus servicios o realice sus estudios.
 - f. A solicitud del propio titular de una Licencia.

4.2.1 Conceptos de Evaluación Médica:

4.2.1.1 El examen médico para la aplicación de la evaluación médica clase I deberá incluir los siguientes conceptos:

4.2.1.1.1 Examen Médico General

a. Interrogatorio:

Antecedentes patológicos, no patológicos, quirúrgicos, familiares y hereditarios.

b. Exploración Física:

- b.1 Peso en libra – Estatura- Integridad física- marcha.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO IV	
	PAGINAS	23 de 420
	REVISIÓN	03
	FECHA	29 de abril 2026

- b.2 Exploración física de cabeza, cara y cuello Romberg- coordinación y equilibrio.
- b.3 Piel y sistema linfático.
- b.4 Sistema vascular periférico. Extremidades superiores, manos extremidades inferiores - pies.
- b.5 Aparato genito urinario
- b.6 Abdomen: Aparato digestivo y anexos. (Hernias inguinales) ano y recto.
- b.7 Tórax: Aparato respiratorio.
- b.8 Columna Vertebral,
- b.9 Reflejos, cicatrices y señas particulares.

4.2.1.1.2 Examen Visual:

a. Exploración Física.

- a.1 Inspección del segmento anterior del ojo y anexos.
- a.2 Oftalmoscopia
- a.3 Movilidad ocular y reflejos pupilares.

b. Exploración funcional

- b.1 Visión Central
 - 1) Agudeza visual lejana
 - 2) Agudeza visual cercana
 - 3) Agudeza visual intermedia
 - 4) Percepción a los colores.
- b.2 Visión periférica
 - 1) Campos visuales
- b.3 Balance muscular ocular (En las Tripulaciones de Vuelo).
 - 1) Medición de heteroforias y heterotropías mediante métodos objetivos.
 - 2) Prueba de la Varilla de Maddox y dioptrías.
 - 3) Visión binocular (Prueba de Worth)
- b.4 Pruebas Especiales



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO IV	
	PAGINAS	24 de 420
	REVISIÓN	03
	FECHA	29 de abril 2026

- 1) Tonometría.
- 2) Goníoscopia
- 3) Tonografía
- 4) Retinoscopia

4.2.1.1.3 Examen Otorrinolaringológico y Audiológico.

a. Exploración física.

- a.1 boca, faringe y laringe.
- a.2 Nariz y senos paranasales.
- a.3 Oídos- tímpano.

b. Exploración funcional

- b.1 Audiometría tonal
- b.2 Logo- Audiometría
- b.3 Impedanciometría – Timpanometría

4.2.1.1.4 Examen Cardiovascular y respiratorio

a. Exploración Física.

- a.1 Tórax óseo y partes blandas de la pared torácica.
- a.2 Pulmones, pleura y mediastino
- a.3 Corazón y grandes vasos.
- a.4 Sistema vascular periférico



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO IV	
	PAGINAS	25 de 420
	REVISIÓN	03
	FECHA	29 de abril 2026

b. Exploración Funcional

- b.1 Mecánica respiratoria
- b.2 Pulso y P.A.

c. Pruebas Especiales (Al personal de Vuelo)

- c.1 Electrocardiograma en reposo informado por cardiología o medicina interna
- c.2 Prueba de Esfuerzo (Solicitud del MEA) (Bruce)

4.2.1.1.5 Examen Neurológico y Psicológico

a. Exploración física

b. Examen Psicológico

- b.1 Aplicación de Test. Psicológico

c. Pruebas Especiales

- c.1 Electroencefalograma en reposo mediante pruebas provocada (foto estimulación hiperventilación)

4.2.1.1.6 Exámenes complementarios

a. Estudios de laboratorio:

- a.1. Hemograma
- a.2. Urinálisis
- a.3. V.D.R.L.
- a.4. Electroforesis de Hemoglobina
- a.5. Tipaje y RH.
- a.6. Glicemia
- a.7. Nitrógeno de Urea
- a.8. Creatinina
- a.9. Ácido Úrico
- a.10 Perfil Lipídico (Colesterol, Triglicéridos, HDL, LDL)

4.2.1.1.7 Estudios Radiográficos:

- a. Radiografía de tórax

4.2.1.2 El examen médico para la aplicación de la evaluación médica clase II deberá incluir los siguientes conceptos:



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	Capítulo IV	
	PAGINAS	26 de 420
	REVISIÓN	03
	FECHA	29 de abril 2026

b. Interrogatorio

Antecedentes patológicos, no patológicos, quirúrgicos, familiares y hereditarios.

c. Exploración física.

- b.1 Peso en libra – Estatura- Integridad física- marcha.
- b.2 Exploración física de cabeza, cara y cuello Romberg- coordinación y equilibrio.
- b.3 Piel y sistema linfático.
- b.4 Sistema vascular periférico. Extremidades superiores, manos, extremidades inferiores y pies.
- b.5 Aparato genito urinario
- b.6 Abdomen: Aparato digestivo y anexos. (Hernias inguinales) ano y recto.
- b.7 Tórax: Aparato respiratorio.
- b.8 Columna Vertebral,
- b.9 Reflejos, cicatrices y señas particulares.

4.2.1.2.1 Examen oftalmológico.

a. Exploración Física.

- a.1 Inspección del segmento anterior del ojo y anexos.
- a.2 Oftalmoscopia
- a.3 Movilidad ocular y reflejos pupilares.

b. Exploración funcional

- b.1. Visión Central
 - 1) Agudeza visual lejana
 - 2) Agudeza visual cercana
 - 3) Agudeza visual intermedia
 - 4) Percepción a los colores.
- b.2 Visión periférica
 - 1) Campos visuales
- b.3 Balance muscular ocular (En las Tripulaciones de Vuelo).



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	Capítulo IV	
	PAGINAS	27 de 420
	REVISIÓN	03
	FECHA	29 de abril 2026

- 1) Medición de heteroforias y heterotropías mediante métodos objetivos.
- 2) Prueba de la Varilla de Maddox y dioptrías.
- 3) Visión binocular (Prueba de Worth)

b.4 Pruebas Especiales

- 1) Tonometría.
- 2) Goníoscopia
- 3) Tonografía
- 4) Retinoscopia

4.2.1.2.2 Examen de oído, nariz, garganta y audiológico.

a. Exploración física.

- a.1 Boca, faringe y laringe.
- a.2 Nariz y senos paranasales.
- a.3 Oídos- tímpano.

b. Exploración funcional

- b.1 Audiometría tonal
- b.2 Logo- Audiometría
- b.3 Impedanciometría – Timpanometría

4.2.1.2.3 Examen Cardiovascular y Respiratorio

a. Exploración Física.

- a.1 Tórax óseo y partes blandas de la pared torácica.
- a.2 Pulmones, pleura y mediastino
- a.3 Corazón y grandes vasos.
- a.4 Sistema vascular periférico.

b. Exploración Funcional

- b.1 Mecánica respiratoria
- b.2 Pulso y P.A.

c. Pruebas Especiales (Al personal de Vuelo)

- c.1 Electrocardiograma en reposo



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	Capítulo IV	
	PAGINAS	28 de 420
	REVISIÓN	03
	FECHA	29 de abril 2026

4.2.1.2.4 Examen Neurológico y Psicológico

- a. Electroencefalograma (personal técnico-pilotos).
- b. Aplicación de baterías de Pruebas Psicológicas. (Tripulantes de Vuelo).

4.2.1.2.5 Exámenes Complementarios

- a. Estudios de laboratorio:
 - a.1 Hemograma
 - a.2 Urinálisis
 - a.3 V.D.R.L.
 - a.4 Electroforesis de Hemoglobina
 - a.5 Tipaje y RH.
 - a.6 Glicemia
 - a.7 Nitrógeno de Urea
 - a.8 Creatinina
 - a.9 Ácido Úrico
 - a.10 Perfil Lipídico (Colesterol, Triglicéridos, HDL, LDL)
- b. Estudios Radiográficos:
 - b.1 Radiografía de tórax

4.2.1.3 El examen médico para la aplicación de la evaluación médica clase III deberá incluir los siguientes conceptos:

a. Interrogatorio

Antecedentes patológicos, no patológicos, quirúrgicos, familiares y hereditarios

b. Exploración física.

- b.1 Peso en libra – Estatura- Integridad física- marcha.
- b.2 Exploración física de cabeza, cara y cuello Romberg- coordinación y equilibrio.
- b.3 Piel y sistema linfático.
- b.4 Sistema vascular periférico. Extremidades superiores, manos extremidades inferiores -pies.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	Capítulo IV	
	PAGINAS	29 de 420
	REVISIÓN	03
	FECHA	29 de abril 2026

- b.5 Aparato genito urinario
- b.6 Abdomen: Aparato digestivo y anexos. (Hernias inguinales) ano y recto.
- b.7 Tórax: Aparato respiratorio.
- b.8 Columna Vertebral
- b.9 Reflejos, cicatrices y señas particulares.

4.2.1.3.1 Examen Oftalmológico

- a. Exploración física.
 - a.1 Inspección del segmento anterior del ojo y anexos.
 - a.2 Oftalmoscopia
 - a.3 Movilidad ocular y reflejos pupilares.
- b. Exploración funcional
 - b.1 Visión Central
 - 1) Agudeza visual lejana
 - 2) Agudeza visual cercana
 - 3) Agudeza visual intermedia
 - 4) Percepción a los colores.
 - b.2 Visión periférica
 - 1) Campos visuales
 - b.3 Balance muscular ocular (En las Tripulaciones de Vuelo).
 - 1) Medición de heteroforias y heterotropías mediante métodos objetivos.
 - 2) Prueba de la Varilla de Maddox y dioptrías.
 - 3) Visión binocular (Prueba de Worth)
 - b.4 Pruebas Especiales
 - 1) Tonometría.
 - 2) Goníoscopia
 - 3) Tonografía
 - 4) Retinoscopia



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	Capítulo IV	
	PAGINAS	30 de 420
	REVISIÓN	03
	FECHA	29 de abril 2026

4.2.1.3.2 Examen de oído, nariz, garganta y audiológico.

- a. Exploración física.**
 - a.1 boca, faringe y laringe.
 - a.2 Nariz y senos paranasales.
 - a.3 Oídos- tímpano.
- b. Exploración funcional**
 - b.1 Audiometría tonal
 - b.2 Logo- Audiometría
 - b.3 Impedanciometría – Timpanometría

4.2.1.3.3 Examen Cardiovascular y Respiratorio

- a. Exploración Física.**
 - a.1 Tórax óseo y partes blandas de la pared torácica.
 - a.2 Pulmones, pleura y mediastino
 - a.3 Corazón y grandes vasos.
 - a.4 Sistema vascular periférico.
- b. Exploración Funcional**
 - b.1 Mecánica respiratoria
 - b.2 Pulso y P.A.
- c. Pruebas Especiales (Al personal de Vuelo)**
 - c.1. Electrocardiograma en reposo

4.2.1.3.4 Examen psicológico.

- a. Examen psicológico
- b. Aplicación de pruebas psicológicas

4.2.1.3.5 Exámenes Complementarios

- a. Estudios de laboratorio:
 - a.1 Hemograma
 - a.2 Urinálisis
 - a.3 V.D.R.L.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO IV	
	PAGINAS	31 de 420
	REVISIÓN	03
	FECHA	29 de abril 2026

- 4.2.1.3.6 a.4 Electroforesis de Hemoglobina
- a.5 Tipaje y RH.
- a.6 Glicemia
- a.7 Nitrógeno de Urea
- a.8 Creatinina
- a.9 Ácido Úrico
- a.10 Perfil Lipídico (Colesterol, Triglicéridos, HDL, LDL)
- b. Estudios Radiográficos:
- b.1 Radiografía de tórax

Los exámenes médicos periódicos para la renovación de los diferentes tipos de certificados médicos serán evaluados previamente de acuerdo al tipo de licencia y edad de los solicitantes.

4.3 Obtención del Certificado Médico

4.3.1. PROCEDIMIENTOS PARA LA OBTENCIÓN DEL CERTIFICADO MÉDICO

Cualquier ciudadano panameño, extranjero de paso o residente en el país, que sea mayor de 18 años puede solicitar la expedición de un Certificado Médico Aeronáutico. El interesado podrá solicitar cualquiera de las tres clases de Certificados Médicos descritos en este Manual, con el conocimiento que cada uno de ellos confiere diferentes atribuciones.

El interesado en obtener un Certificado Médico Aeronáutico por primera vez, en caso de ser estudiante solicitará en las oficinas de la Unidad de Medicina Aeronáutica y Factores Humanos de la Dirección de Seguridad Aérea en la capital del país o en las oficinas de esta dependencia en el interior del país información sobre los requisitos (Diagrama de Flujo – N°1):

1. Evaluación Psicológica: todo aspirante a un certificado médico aeronáutico, deberá inicialmente realizarse una evaluación psicológica. Esta evaluación debe ser realizada por un Psicólogo delegado de la AAC.
2. Posteriormente a su resultado de la evaluación psicológica y en caso de haber obtenido resultados satisfactorios, acudirán a las oficinas a retirar los requisitos para la realización de los exámenes médicos y el listado de médicos debidamente autorizados.
3. Con el propósito de practicar el examen médico el solicitante podrá elegir cualquiera de los Médicos Delegados por la Autoridad Aeronáutica Civil con este fin, siendo su responsabilidad el pago de los honorarios al Médico Examinador.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO IV	
	PAGINAS	32 de 420
	REVISIÓN	03
	FECHA	29 de abril 2026

Los solicitantes de un certificado médico aeronáutico deben presentar al médico examinador, una declaración jurada de los datos médicos referentes a su historia personal, familiar y hereditaria, uso de fármacos indicados o no, sometimiento a tratamientos de medicina natural o alternativa y, para el caso del personal femenino, si tiene conocimiento de estar en estado de gestación en el momento de la exploración psicofísica o reconocimiento médico, indicando si se han sometido anteriormente (o en el presente) a algún otro reconocimiento médico análogo y en caso afirmativo cuál fue el resultado.

Sin perjuicio del lugar donde se adelante la evaluación médica, el solicitante, previa identificación, debe dar a conocer al médico examinador si con anterioridad le fue denegada, revocada o suspendida alguna certificación o evaluación médica y, en caso afirmativo, indicará el motivo y el tiempo de la suspensión o el resultado de la solicitud de dispensa.

Toda declaración falsa u omisión que se realice al médico examinador, se pondrá en conocimiento al Departamento de Licencia, para que se tomen las medidas establecidas con base al Libro IX del Reglamento de Aviación Civil de Panamá, ya sea para suspender o cancelar un certificado médico. Ver procedimiento en punto 4.3.4.

El procedimiento para la suspensión o cancelación de un certificado, el inspector debe notificar e informar en detalle al Departamento de Licencias y al Departamento Jurídico, por medio de un informe.

4. El Médico Examinador practicará la evaluación médica de acuerdo a los parámetros establecidos y al tipo de Certificado Médico solicitado, ordenando todos los exámenes complementarios de acuerdo con las instrucciones recibidas.

Una vez concluido el examen médico, el Examinador anotará las recomendaciones o limitaciones que desde el punto de vista médico se estimen necesarias, de acuerdo con los hallazgos del examen practicado en el formulario AAC/MED/0309 el cual tendrá acceso cada médico examinador delegado. Si en concepto del Médico Examinador, el solicitante se encuentra apto para el desempeño de las actividades que la Licencia cuya expedición o revalidación solicita, anotará lo correspondiente en el Certificado Médico firmando dicho documento, pidiéndole al Solicitante haga lo mismo en su presencia.

Entregará al interesado el Certificado Médico debidamente firmado y sellado con registro y código emitido por el Ministerio de Salud de Panamá.

5. El médico delegado deberá mandar el formulario AAC/MED/0309 y los laboratorios correspondientes de manera digital al correo electrónico que le sea indicado por el Medico Evaluador para el debido registro en el Sistema Aeronáutico Regional (SIAR) el día que el formulario sea emitido, esto para garantizar que el usuario pueda realizar trámites correspondientes a licencias.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO IV	
	PAGINAS	33 de 420
	REVISIÓN	03
	FECHA	29 de abril 2026

El usuario acudirá a la Unidad de Medicina Aeronáutica y Factor Humano con la documentación impresa para entregar y sellar el Certificado Médico Aeronáutico.

6. En las oficinas de la Unidad de Medicina Aeronáutica se recibirán los documentos mencionados el día que sea emitido el certificado, será validado por el Medico Evaluador colocando el sello de UMAFH AAC cuando este cumple con los requisitos y se registrara en el SIAR habilitando el certificado médico.
7. En caso de existir omisiones en el formulario o falta de algunos de los estudios complementarios solicitados, la Unidad notificará inmediatamente al interesado y al Médico Examinador de la omisión o falta del mismo. Se concederá un período de 30 días para complementar los datos o estudios faltantes, de no cumplirse con los requisitos faltantes, se invalidará el Certificado Médico.
8. Si el departamento de licencias o la unidad de medicina aeronáutica durante el trámite de la licencia o del Certificado Médico que se trate, detectaran falsedad en los formularios o documentos que presente el solicitante, el Jefe del Departamento o Unidad deberá emitir un informe de investigación y lo enviará a la oficina de asesoría legal para que esta inicie el proceso ante las autoridades competentes de acuerdo a lo establecido en el Libro I del RACP.
9. Si los resultados del examen médico muestran que no se cumplen con los estándares médicos establecidos en el Reglamento para la clase de Certificado solicitado, éste será negado. El Solicitante podrá hacer una apelación con el fin de valorar la expedición de un Certificado Médico de Excepción.

En caso de que el personal aeronáutico certificado no esté de acuerdo con la calificación de aptitud psicofísica, resultado del examen médico practicado por el médico examinador que efectuó el reconocimiento o exploración psicofísica, podrá solicitar al área de medicina aeronáutica de la AAC su revisión, con el fin de valorar la expedición de un Certificado Médico de Excepción.

El UMAFH de la AAC revisará con fines de auditoría, evaluación del desempeño o garantía de calidad, cualquier certificado médico, sus conclusiones y/o sus fundamentos.

Todas las actuaciones relacionadas con la actividad descrita en este reglamento están sometidas a criterios de confidencialidad y ética médica, para lo cual la AAC establecerá procedimientos aceptables para proteger los datos sensibles de salud que pertenecen al personal aeronáutico, en su transferencia entre los médicos examinadores y el médico evaluador de la AAC.

La confidencialidad de la información médica se respetará en todo momento. El historial médico es un documento privado, sometido a reserva legal y únicamente podrá ser conocido por terceros, previa autorización del paciente en los casos previstos por la Ley. Todos los informes y registros médicos se conservarán en lugar seguro y sólo el personal autorizado por la UMAFH de la AAC tendrá acceso



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO IV	
	PAGINAS	34 de 420
	REVISIÓN	03
	FECHA	29 de abril 2026

a estos y no revelará información médica sin una orden de la autoridad competente o una autorización escrita del interesado.

La AAC a través del Programa para la Vigilancia de la Seguridad Operacional, verificará periódicamente el momento en que el Certificado Médico haya estado o esté vigente durante el período de validez de las Habilitaciones en las Licencias.

Los Inspectores del Departamento de Operaciones pueden exigir al titular de la Licencia, en cualquier momento, que muestre la misma a fin de acreditar la vigencia, así como también el Certificado Médico que acredita que su condición psicofísica es apta y se encuentra vigente permitiéndole ejercer sus atribuciones.

4.3.2. Procedimientos para la obtención de un duplicado de Certificado Medico

El solicitante deberá generar una nota a la Unidad de Medicina Aeronáutica y Factor Humano dejando constancia de que ha extraviado su certificado médico y requiere un duplicado de su certificado médico.

Se realizará la verificación de certificado en su expediente y de contar con vigencia se le indicará al usuario que cancel el costo del mismo en Caja.

Se procederá a llenar en la Unidad de Medicina Aeronautica en el formato de duplicado colocando en el campo de limitaciones “DUPLICADO y el Dr. Que emite el original”, este será firmado por el jefe de la unidad de medicina aeronautica o en su defecto se le hará entrega del certificado médico duplicado para que pueda acudir al médico examinador aeronáutico que le emitió el certificado original para que le realice el llenado del duplicado. Una vez sea llenado deberá acudir a la UMAFH para el sellado del mismo.

4.3.3. Procedimientos en caso que un Solicitante de Certificado Médico inicial o Periódico no Satisfaga los Requisitos Médicos, establecidos en el RACP.

El Médico Examinador anotará en el espacio identificado con el No. 63 del formulario AAC/MED/0309 los defectos descalificantes que según su dictamen presenta el solicitante.

Anotará en el espacio correspondiente la no expedición del Certificado Médico y si es necesaria una evaluación adicional o si se negó el Certificado, en cuyo caso elaborará una carta de negación, entregando copia al solicitante.

El Médico Examinador remitirá a La Unidad de Medicina Aeronáutica, la copia del formulario, con todos los reportes de los exámenes complementarios que se hayan practicado.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO IV	
	PAGINAS	35 de 420
	REVISIÓN	03
	FECHA	29 de abril 2026

Al recibir los documentos, el Jefe de la Unidad de Medicina notificará al Jefe del Departamento de Licencias que la persona es considerada NO APTA, para no expedir o renovar la Licencia.

El solicitante tendrá el derecho de apelar al Dictamen Médico de NO APTO, solicitando un examen médico de revaloración, directamente al Director de la Autoridad Aeronáutica Civil, en un período no mayor de treinta (30) días calendario, a partir de la fecha en que se le expidió el certificado de NO APTO.

La Unidad de Medicina de Aeronáutica, comunicará al solicitante la fecha y hora en que deberá presentarse al examen médico de revaloración solicitado, cuyo costo deberá ser cubierto por el interesado.

En caso de que el resultado final del examen médico de revaloración ratifique el dictamen de NO APTO expedido por el Médico Examinador, la Unidad de Medicina notificará al interesado los resultados del mismo, dejando constancia y notificándolo al Departamento de Licencias.

Si el resultado final del examen médico de revaloración resulta favorable al interesado se le notificará por escrito para que proceda al trámite correspondiente en el Departamento de Licencias. Se comunicará al Médico Examinador las razones de carácter médico por las que en concepto de la Unidad de Medicina se rectificó el dictamen de NO APTO.

En el caso de que, transcurrido el plazo de treinta (30) días a partir de la fecha de expedición del Certificado Médico de NO APTO, por el Médico Examinador y que no se haya recibido ninguna solicitud del interesado para un examen médico de revaloración, la Unidad de Medicina Aeronáutica notificará al Departamento de Licencias de la no aptitud del Solicitante para realizar actividades Aeronáuticas.

En el caso que un Solicitante requiera evaluación adicional por considerarse incapacitado temporalmente, la Unidad de Medicina Aeronáutica someterá al interesado a un nuevo examen médico dentro de los treinta (30) días calendario, a partir de la fecha del examen para valorar sus condiciones físicas.

El número de días será el lapso máximo que en criterio del Médico Examinador pueda curar o desaparecer el padecimiento que incapacite.

En casos específicos el Solicitante podrá recurrir a lo establecido en el Capítulo VIII, referente a la solicitud de un Dictamen Médico Acreditado.

Se consideran casos específicos los sujetos a pruebas Médicas de vuelo para evaluar los casos dudosos.



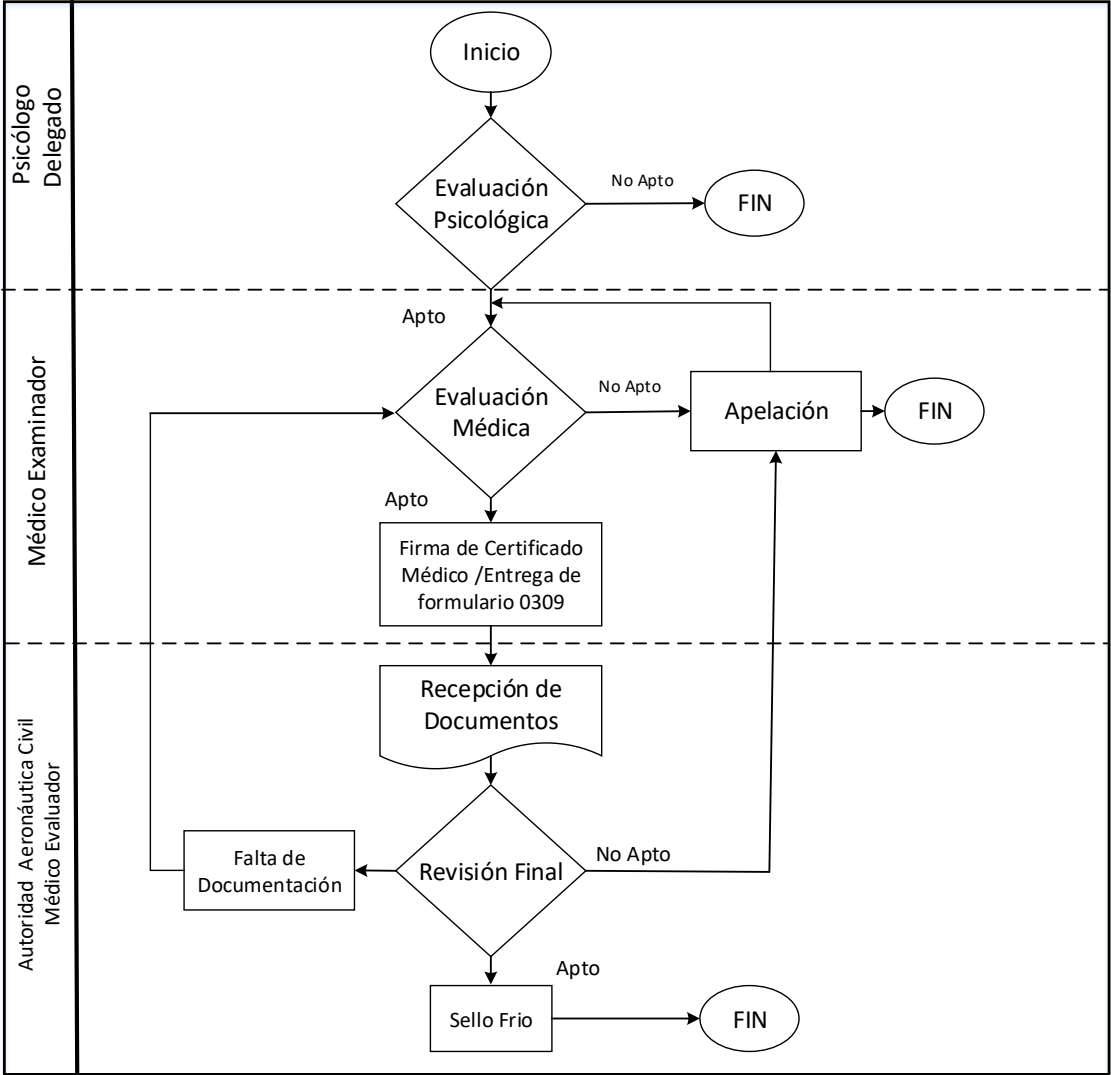
AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO IV	
	PAGINAS	36 de 420
	REVISIÓN	03
	FECHA	29 de abril 2026

Diagrama de Flujo – N°1 - Procedimientos para la Obtención del Certificado Médico Inicial

PROCEDIMIENTO DE OBTENCIÓN DE CERTIFICADO MÉDICO		
ACTIVIDAD	DESCRIPCIÓN	DOCUMENTACIÓN GENERADA
<i>Evaluación Psicológica</i>	Aspirante a una licencia aeronáutica se someterá a una prueba psicológica realizada por un psicólogo aeronáutico delegado el cual determina su aptitud o no, envía un reporte a la Autoridad Aeronáutica Civil. Si el mismo es Apto continua proceso.	
<i>Evaluación Médica</i>	El aspirante a una licencia aeronáutica debe acudir al médico examinador de su elección, el listado de médicos examinadores y requisitos están publicados en la página web de la AAC, el cual realizara evaluación médica y llenara Formulario AAC/MED/0309. Aspirante a una licencia aeronáutica no apto podrá apelar con el fin de valorar certificado médico de excepción.	
<i>Firma de Certificado Médico</i>	Si el aspirante a una licencia aeronáutica es apto el médico examinador y aspirante deben firmar el certificado AAC/MED/0309, el médico examinador entrega el aspirante de una licencia aeronáutica copia del formulario AAC/MED/0309, certificado médico y exámenes médicos.	formulario AAC/MED/0309
<i>Recepción de Documentos</i>	Aspirante a una licencia aeronáutica entrega en la Autoridad Aeronáutica Civil formulario AAC/MED/0309, certificado médico y exámenes médicos.	
<i>Revisión Final</i>	El medico evaluador realiza la revisión final de los exámenes médicos.	
<i>Apelación</i>	El aspirante a una licencia aeronáutica puede apelar con el fin de valorar certificado médico de excepción .	
<i>Falta de Documentación</i>	El aspirante a una licencia aeronáutica debe presentar al médico examinador los exámenes faltantes para su evaluación en un periodo de 30 días.	
<i>Validación de Documentación</i>	Medico evaluador coloca Sello Frio al formulario AAC/MED/0309 y se entrega al Aspirante a una licencia aeronáutica, se archiva los exámenes médicos y certificado médicos.	



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MEDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO IV	
	PAGINAS	37 de 420
	REVISIÓN	03
	FECHA	29 de abril 2026



4.3.4. Declaración falsa de información en certificado médico aeronáutico

Según el Libro IX en su artículo 16 refiere que toda declaración falsa conlleva a la cancelación o suspensión del certificado expedido.

Si el medico examinador delegado detecta información falsa en el formulario AAC/MED/0309 deberá informar a la UMAFH mediante una nota formal de la sospecha o en caso de tener pruebas de la falsedad de una declaración.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO IV	
	PAGINAS	38 de 420
	REVISIÓN	03
	FECHA	29 de abril 2026

Deberá adjuntar la documentación pertinente y remitirla a la unidad. El Médico evaluador recibirá la información y la elevará a su jefe inmediato y a la oficina de asesoría legal, para que se realicen las correspondientes diligencias establecidas en la Ley.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO V	
	PAGINAS	39 de 420
	REVISIÓN	03
	FECHA	29 de abril 2026

CAPITULO V - PROGRAMA DE VIGILANCIA

5.1 Inspección y Auditoria Médica

5.1 Procedimiento de inspección y auditoría médica Referencia.
Procedimiento de inspección y auditoria médica para evaluaciones de los médicos y psicólogos delegados, aprobados por la AAC para la expedición y renovación de certificados médicos psicofísicos y evaluaciones psicológicas del personal aeronáutico.

5.1.1 Objetivo.

Expedir, renovar o suspender a los médicos examinadores y psicólogos delegados, la capacidad de emitir los certificados médicos psicofísicos y evaluaciones psicológicas al personal aeronáutico. Además, revisar en forma objetiva y sistemática la estructura de trabajo profesional de los especialistas autorizados por la AAC, en la expedición, renovación y revaloración de certificados médicos para el personal aeronáutico.

Verificar que las instalaciones donde se realizan las evaluaciones médicas cumplan con los estándares de higiene, seguridad y comodidad establecidos por la AAC y la OACI. Comprobar que los instrumentos médicos utilizados para las evaluaciones se encuentren en buen estado de funcionamiento, calibrados y con el mantenimiento adecuado.

Ejercer control permanente por parte de la AAC para el mejoramiento y perfeccionamiento médico, mediante el uso de normas y registros.

5.1.2 Aplicabilidad.

El presente procedimiento es aplicable:

- a) Médicos examinadores aeronáuticos; y
- b) Psicólogos acreditados por la AAC.

El procedimiento se aplicará a las evaluaciones medicas aeronáuticas realizadas por los médicos examinadores designados, cuando se les realice una auditoría de supervisión y control a la labor que realizan en forma individual o como parte integrante de un CMAE.

El incumplimiento de lo establecido en este procedimiento, implicará la suspensión, revocación o la no renovación de la autorización para efectuar las evaluaciones correspondientes al personal aeronáutico.

5.1.3 Responsabilidades

El Médico Evaluador de la Unidad de Medicina Aeronáutica y Factores Humanos de la AAC es el responsable de efectuar la supervisión y control de las evaluaciones médicas cuando lleve a efecto las inspecciones a los Médicos examinadores y Psicólogos Delegados.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO V	
	PAGINAS	40 de 420
	REVISIÓN	03
	FECHA	29 de abril 2026

5.1.4 Regulación Nacional

- Libro IX que establece las Normas para el Otorgamiento de Certificado Médico Aeronáuticos del Reglamento de Aviación Civil de Panamá.

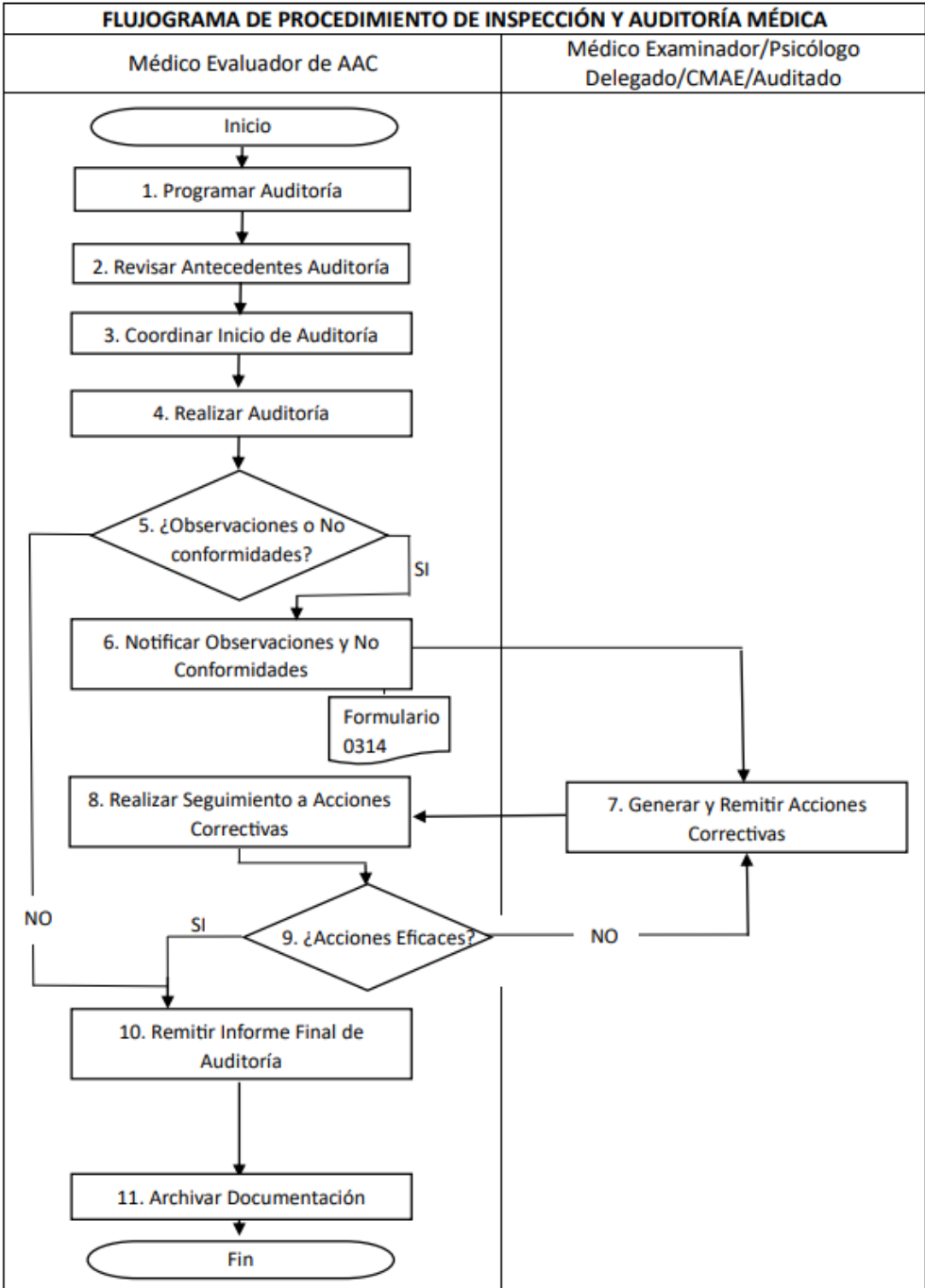
5.1.5 Documentos de Referencias

- Anexo 1 - Licencias al Personal de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).
- Documento 8984 - Manual de Medicina Aeronáutica Civil – OACI.
- Documento 9654 - Prevención y uso problemático de sustancias – OACI.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO V	
	PAGINAS	41 de 420
	REVISIÓN	03
	FECHA	29 de abril 2026

5.1.6 Procedimiento.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO V	
	PAGINAS	42 de 420
	REVISIÓN	03
	FECHA	29 de abril 2026

Descripción del Procedimiento

ACTIVIDAD	DESCRIPCION	DOCUMENTACION GENERADA
1. Programar Auditoría	El Medico Evaluador de la unidad de medicina aeronáutica y factores humanos programa la auditoria o inspección.	
2. Revisar antecedentes	El Medico Evaluador revisa todos los antecedentes del Medico Examinador para mayor eficiencia del proceso	
3. Coordinar Inicio de Auditoria	Previa a la fecha programada de auditoría, el médico evaluador coordinará con los médicos examinadores y los psicólogos delegados la fecha de inicio y los requerimientos logísticos para llevar a cabo la Auditoría.	
4. Realizar Auditoría	Se realiza la auditoria aplicando la lista de verificación, para Médico Examinador o Psicólogo Delegado según corresponda.	Llenado de formulario AAC/MED/0314
5. Observaciones o no conformidades	Si el Medico evaluador detecta observaciones o no conformidades, deberá notificar las mismas al médico examinador auditado. Si el médico evaluador no detecta observaciones o no conformidades, concluirá el proceso con elaboración del informe de auditoría.	
6. Notificar observaciones o no conformidades	El Médico Evaluador notifica las observaciones o no conformidades en el informe de auditoría.	Observaciones en formulario 0314
7. Generar y remitir acciones correctivas	EL auditado generara y ejecutara las acciones correcticas en el plazo determinado en el informe de auditoría; y remite los respaldos al Medico Evaluador.	



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO V	
	PAGINAS	43 de 420
	REVISIÓN	03
	FECHA	29 de abril 2026

8. Realizar seguimiento a acciones correctivas	El médico evaluador realizara el seguimiento y cierre de las acciones correctivas planteadas por el auditado.	
9. ¿Acciones eficaces?	Si el médico evaluador determina que no se cumplieron las acciones correctivas propuestas, o estas no fueron eficaces; el auditado deberá presentar nuevamente un plan de acciones correctivas.	
10. Remitir Informe Final de Auditoría	El Médico Evaluador, posterior al seguimiento del cierre de acciones correctivas si existieran, remitirá una copia al auditado.	
11. Archivar documentación	Se archivará la documentación del proceso de auditoría en el expediente del médico examinador o psicólogo delegado.	

5.1.7 Clases de Auditoria Médica. Podrán efectuarse tres clases de auditoría:

- a) **Auditoria No Programada.** Se podrá efectuar en cualquier fecha que disponga la AAC sin notificación previa.
- b) **Auditoria Programada.** Aplicación del procedimiento de auditoría con notificación previa.
- c) **Auditoria de seguimiento.** Aplicación de una nueva auditoría en plazos convenidos por ambas partes para verificar el cumplimiento o corrección de sugerencias u observaciones efectuadas con anterioridad.

Las Auditorias programadas, no programadas o de seguimiento, se deberán efectuar utilizando el formulario de auditoria AAC/MED/0314.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO V	
	PAGINAS	44 de 420
	REVISIÓN	03
	FECHA	29 de abril 2026

5.2 Instrumental Mínimo Requerido para la Práctica de los Exámenes Médicos

Para Examen General

- a. Estuche de Diagnóstico con:
 - a.1. Otoscopio- Oftalmoscopio
 - a.2 Espéculo Nasal
 - a.3 Espejo Laríngeo
- b. Para la determinación de la agudeza visual distante se recomienda la utilización de los optotipos de Landolt o Snellen o los probadores de visión tipo Orthorater, Titmus o cualquier otro método aprobado por la Unidad de Medicina Aeronáutica.
- c. Para la determinación de la agudeza visual cercana e intermedia se recomiendan las Tablas N5, N14 o los Probadores de Visión mencionados anteriormente.
- d. Para la determinación de la percepción a los colores:
 - d.1 Test de Ishihara – Edición 24 placas1994.
 - d.2 Sustitutos Aceptables:
 - 1. Libro de placas Pseudoisocromáticas: American Optical Edición 1965; AOC. HRR, segunda Edición o Richmond, Edición 1983, 15 placas.
 - 2. Linterna de Farnstworth
 - 3. Ortoscopio Keystone
 - 4. Telebinoculo Keystone
 - 5. Probador de Visión – OPTEC 2000
 - 6. Probador de Visión TITMUS II
- e. Varilla de Madoxx y Varilla de Prismas Graduados de 0 a 6 dioptrías prismáticas. Prisma Rotatorio.
- f. Pantalla de tangentes negra, de superficie mate de 50 pulgadas cuadradas con punto de fijación central y señalador.
 - f.1 Sustituto aceptable: Perímetro estándar.
- g. Electrocardiógrafo de 12 derivaciones (opcional)
- h. Audiómetro de tonos puros. (opcional)

5.3 Proceso de Vigilancia a los Delegados
Formulario AAC/MED/0314

5.3.1 Planificación de la Auditoría

El proceso de vigilancia para los Médicos Examinadores Delegados estará sujeto



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO V	
	PAGINAS	45 de 420
	REVISIÓN	03
	FECHA	29 de abril 2026

a inspecciones periódicas y aleatorias por parte de la Jefatura de la Unidad de Medicina Aeronáutica y Factores Humanos, con el propósito de comprobar el cumplimiento de los requisitos del RACP. Se realizará mínimo cada doce (12) meses y nunca más allá de veinticuatro (24) meses. Se notificará al personal auditado indicando la fecha, hora y lugar de la auditoría.

La auditoría correspondiente será efectuada por el Médico Evaluador de la AAC, basado en el cuestionario especificado en el formulario AAC/MED/0314 y en las actualizaciones de dicho formulario, conforme al avance científico internacional.

Antes de la auditoría, el equipo auditor revisará todos los documentos y registros pertinentes, incluyendo el historial de auditorías anteriores, anteriores y cualquier informe de no conformidad previo.

5.3.2 Ejecución de la Auditoría

Se realizará una reunión de apertura con el personal auditado para explicar los objetivos, alcance y metodología de la auditoría.

Los Médicos Examinadores Aeronáuticos Delegados, Psicólogos Delegados y el personal dependiente de los mismos, deberán brindar todas las facilidades para el cumplimiento de este procedimiento de auditoría.

5.3.2.1 Inspección Física

La inspección física se realizará para asegurar que el consultorio y el equipo médico cumplan con los requisitos necesarios para la realización de exámenes médicos aeronáuticos.

Los tipos de inspección que se llevaran a cabo a fin de verificar que el centro médico y los médicos examinadores sigue manteniendo la competencia con la cual fue certificado o autorizado son:

- a. Inspecciones a las instalaciones
- b. Inspecciones a los equipos técnicos de informática y oficina
- c. Inspecciones a los registros medicos
- d. Inspección a la documentación de funcionamiento del Centro Médico
- e. Inspecciones a la documentación del personal de salud
- f. Inspecciones a los equipos medicos
- g. Inspecciones a los procedimientos utilizados
- h. Inspecciones a las verificaciones de aptitud psicofísica de los evaluados.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO V	
	PAGINAS	46 de 420
	REVISIÓN	03
	FECHA	29 de abril 2026

a. Centro Médico Aeronáutico

Verificar que los consultorios estén designados específicamente para exámenes médicos aeronáuticos y asegurarse de que estén en condiciones adecuadas de higiene y mantenimiento.

Verificar la adecuación de las instalaciones, asegurando que los espacios sean adecuados para la realización de exámenes médicos. Comprobar la existencia de áreas de estacionamiento tanto para el personal como para los pacientes. Además, asegurar la confidencialidad de los documentos médicos mediante la disposición de espacios y mobiliario adecuado.

El AME debe disponer de un área específica para los expedientes del personal aeronáutico, separados de los del centro médico, que garantice la confidencialidad, integridad, disponibilidad y seguridad de la información manejada en el proceso de certificación médica.

El área destinada al almacenamiento y conservación de registros, debe contar con las dimensiones adecuadas para el archivo, con elementos de seguridad para su acceso, así como de protección contra el polvo, elementos ambientales o situaciones adversas, como extintores, deshumidificador, medidor de temperatura o humedad, etc.

b. Equipos Técnicos

Se debe contar con los equipos técnicos necesarios para realizar las pruebas médicas establecidas en el Libro IX del RACP y consultorios adecuados para la evaluación médica.

Comprobar la presencia y funcionamiento adecuado de los equipos descritos previamente en el punto 5.2.

Se debe revisar el estado de calibración y mantenimiento de los equipos médicos.

c. Revisión de Documentación

La revisión de documentación se realizará para evaluar tanto la gestión administrativa como la clínica del centro médico aeronáutico.

b.1.Administrativa

Se comenzará verificando la existencia y claridad del organigrama administrativo para asegurar una estructura organizativa bien definida. Se evaluarán los métodos de almacenamiento de las fichas clínicas para garantizar su seguridad y accesibilidad. Se confirmará que la relación de médicos aeronáuticos autorizados por la AAC esté actualizada y completa. Además, se revisará el uso de formatos automatizados y métodos de información para su adecuación.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO V	
	PAGINAS	47 de 420
	REVISIÓN	03
	FECHA	29 de abril 2026

Se inspeccionarán los informes de no aptos y su registro, así como la documentación y los registros de las juntas médicas. También se verificará la clasificación, seguridad y confidencialidad de las fichas clínicas y se confirmará la existencia y el uso adecuado de formatos de consentimiento informado y declaraciones juradas de estado de salud. Finalmente, se revisarán los legajos del personal examinador, incluyendo títulos, certificaciones y experiencia.

b.2. Manuales

Los Médicos Examinadores Delegados deben tener los documentos necesarios que garanticen la permanencia de su autorización, Libro IX y VI del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) y el Manual de Procedimiento de la Unidad de Medicina y Factores Humanos, utilización de los SARPs, documentos de OACI (Anexo 1).

d. Evaluación del Personal

Verificar el conocimiento del Reglamento de Aeronáutica Civil de Panamá (RACP), libro IX. Confirmar que el personal esté al tanto de las obligaciones y responsabilidades según el manual de procedimientos. Evaluar su conocimiento del riesgo aeronáutico y la capacidad para identificar y gestionar dichos riesgos.

e. Evaluación y Registro de Resultados

Al finalizar la auditoría, se elaborará un informe detallado que incluirá las observaciones realizadas, las no conformidades detectadas, así como las sugerencias y recomendaciones correspondientes. Este informe será notificado por escrito al personal auditado a través de la Unidad de Medicina Aeronáutica y Factores Humanos. El personal auditado deberá implementar las correcciones necesarias dentro del plazo establecido en el informe, asegurando así el cumplimiento de los requisitos y estándares establecidos.

La Unidad de Medicina Aeronáutica y Factores Humanos mantendrá un registro detallado de todas las auditorías e inspecciones llevadas a cabo en los médicos delegados. La documentación del proceso de auditoría se archivará en el expediente del médico examinador o psicólogo delegado correspondiente.

5.3.3 Seguimiento

Se llevará a cabo una verificación de la implementación de las correcciones en auditorías de seguimiento programadas. Además, se realizará un monitoreo continuo para asegurar el cumplimiento de las normativas y procedimientos establecidos.

5.4 Procedimiento para la Evaluación de los Certificados Médicos Emitidos por los Médicos Examinadores Aeronáuticos Delegados

Antes de iniciar una evaluación, es necesario que el Médico Evaluador de la AAC disponga de la documentación necesaria, incluyendo las instrucciones relativas a



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO V	
	PAGINAS	48 de 420
	REVISIÓN	03
	FECHA	29 de abril 2026

los criterios generales que se aplicarán para solucionar cualquier situación desfavorable que se pueda presentar durante la evaluación de la documentación.

Antes de la evaluación al procedimiento de la Certificación Médica Aeronáutica es necesario que el Medico Evaluador revise los antecedentes y realice un estudio de las evaluaciones previas que se han efectuado al AME, con la finalidad de verificar posibles discrepancias o que pudieran ser reiterativas en este aspecto.

El Medico evaluador puede analizar también antes de iniciar la evaluación a los procedimientos del MEA, lo siguiente:

- a) La metodología seguida por el MEA para las evaluaciones de los certificados médicos descritas en su procedimiento;
- b) la situación de las no conformidades detectadas en las evaluaciones anteriores; y
- c) las facilidades de acceso a las instalaciones, tanto para los usuarios como para los inspectores de la AAC, considerando aspectos de seguridad del personal.

El formulario AAC/MED/0310 se verificará aleatoriamente cada cuatrimestre, este formulario se utilizará para la evaluación de los Certificados Médicos emitido por los Médicos Examinadores Delegados Aeronáuticos. En la página frontal de la solicitud se requiere la información general, e historial médico del solicitante.

Este documento tiene como objetivo ser una guía para la evaluación y análisis de las actividades que realiza el Médico Examinador Delegado, respecto a las evaluaciones iniciales y periódicas, a fin de verificar el cumplimiento de los requisitos establecidos en el Libro IX del RACP y este Manual, por parte del Médico Evaluador designado por AAC.

Así mismo, poder identificar incrementos oportunamente de eventos en la certificación medica aeronáutica que significarían un riesgo médico.

Si durante la inspección se detectan aspectos que afecten la seguridad, es imperioso tomar las correspondientes acciones en forma inmediata, comunicándolas al AME y al Departamento de Licencias de la AAC.

Requisitos visuales y percepción de colores.

La evaluación oftalmológica está orientada a valorar las funciones del ojo indispensables para las actividades aeronáuticas de acuerdo la clase de certificado médico que corresponde a la licencia del solicitante y las actividades aeronáuticas que desempeña. En tal sentido se requiere una adecuada agudeza visual y la capacidad de percibir rápida y adecuadamente los colores críticos en aviación.

Este procedimiento permite al médico evaluador verificar que se han evaluado los aspectos básicos y fundamentales de la visión para el desempeño seguro del



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO V	
	PAGINAS	49 de 420
	REVISIÓN	03
	FECHA	29 de abril 2026

solicitante en las actividades aeronáuticas de acuerdo a su clase de certificación médica.

Requisitos auditivos.

El ejercicio seguro de las actividades de vuelo y de otras actividades aeronáuticas demanda la adecuada funcionalidad del aparato auditivo, considerando que la comunicación es indispensable en el medio aeronáutico, en tal sentido el solicitante debe ser capaz de percibir adecuadamente los sonidos, en especial aquellos que corresponden a las frecuencias del habla, no solo en condiciones de silencio sino con ruido de fondo que es lo habitual en aviación.

Este procedimiento facilita que el médico evaluador pueda verificar que se han evaluado los aspectos básicos y fundamentales del oído para el desempeño seguro del solicitante en las actividades aeronáuticas, de acuerdo a su clase de certificación médica a la que aplica.

Requisitos psicofísicos.

El solicitante debe estar física y mentalmente en capacidad de desarrollar las actividades aeronáuticas en condiciones normales y extremas, sin que exista riesgo de comprometer la seguridad de la operación aeronáutica por disminución o limitación de su desempeño por algún trastorno psicofísico.

En la inspección de los requisitos psicofísicos se pretende que el médico evaluador disponga de un instrumento que, de manera práctica, ágil y global le permita verificar que fueron evaluados los requisitos del Libro XI del RACP, en los diferentes aparatos y sistemas, así como en el área psíquica del solicitante. Deberá llenar el formulario AAC-MED-0309 punto a punto como se describe en el capítulo VII.

Si en la evaluación del Certificado Médico por el médico evaluador, se encontrara alguna no conformidad se:

- a) Notificará al Médico Examinador Delegado por medio de nota, o correo electrónico.
- b) Contactará al personal aeronáutico al que se le encontró alguna no conformidad por medio de teléfono fijo, celular o a la compañía donde labora, para que se presente en la Unidad de Medicina Aeronáutica y Factores Humanos.
- c) Anotará en el SIAR un mensaje para verificar el cumplimiento de la no conformidad, por el Médico Examinador Delegado.

5.5 Vigilancia para los Psicólogos Delegados.

De conformidad con lo establecido en Libro XVI del RACP, los Psicólogos Delegados deben:



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO V	
	PAGINAS	50 de 420
	REVISIÓN	03
	FECHA	29 de abril 2026

- a. Asistir a una sesión de actualización con el Jefe de la Unidad de Medicina Aeronáutica y Factores Humanos y la Coordinación de Psicología de la AAC una vez al año.
- b. Los psicólogos delegados estarán sujetos a supervisiones y vigilancia periódicas por parte de la Jefatura de la Unidad de Medicina Aeronáutica y Factores Humanos y la Coordinación de Psicología para determinar el cumplimiento del Libro XVI del RACP
- c. Contar con equipos técnicos y material necesario para realizar las pruebas psicológicas.
- d. Aplicar la confidencialidad en los documentos psicológicos

5.6 Comisión Médica Evaluadora.

La Comisión Médica Evaluadora de la Unidad de Medicina Aeronáutica y Factores Humanos estará integrada por tres (3) Médicos Delegados de la AAC, elegidos por un periodo de dos (2) años y bajo la coordinación del Jefe de la Unidad de Medicina Aeronáutica y Factores Humanos. Para su elección se tomarán en cuenta las especialidades de mayor demanda y casos complicados que se hayan presentado, así como el interés, actualización y experiencia en certificación de los Médicos a elegir Igual criterio se tomará para reelección o designación de los nuevos miembros al finalizar el período. Las funciones de la Comisión Médica Evaluadora serán las siguientes:

- a. Evaluar los casos del personal aeronáutico que no cumpla plenamente con los requisitos médicos, establecidos en el RACP. Los casos complicados e inhabituales y aquellos que la Jefatura de la Unidad de Medicina y Factores Humanos considere que deban ser sometidos al análisis con el fin de emitir un dictamen Médico acreditado que fundamente la decisión final, basado en los informes de los Médicos especialistas consultados.
- b. Evaluar los reportes relacionados con la presencia de cualquier trastorno psicofisiológico, Factores ambientales específicos, antecedentes médicos, paramédicos y psicológicos de las tripulaciones que pudieran ser considerados factores predisponentes o contribuyentes de un accidente de aviación.
- c. Asesorar cuando sea necesario a la Unidad de Medicina Aeronáutica y Factores Humanos en la evaluación de los informes sometidos por los Médicos examinadores delegados.
- d. Evaluar cada año el cumplimiento de las recomendaciones establecidas en los dictámenes médicos acreditados, previamente emitidos, a fin de dar seguimiento a los mismos.
- e. Asesorar a la Unidad de Medicina Aeronáutica y Factores Humanos en otras tareas afines según sea necesario.
- f. Solicitar pruebas médicas operativas en tierra o vuelo o puesto Controlador de



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO V	
	PAGINAS	51 de 420
	REVISIÓN	03
	FECHA	29 de abril 2026

Tránsito Aéreo (CTA) para evaluar su capacidad y suficiencia a pesar de un impedimento físico (Formulario AAC/MED N°0315).

5.7 Procedimiento para la Evaluación de los Registros Médicos de Confidencialidad.

Evaluación de los registros médicos.

Es necesario que durante la evaluación al, la UMAFH de la AAC verifique:

- el control de documentos y registros médicos, incluyendo el tiempo de retención;
- el manejo, distribución y control del formato general del examen psicofísico y fisiológico;
- el formulario de solicitud de dispensa, el formulario de conclusión de dispensa y el formulario de disminución de capacidad psicofísica.
- los documentos de registros médicos necesarios dentro del proceso de evaluación médica, y que han sido aceptados por la AAC;
- el ambiente y condiciones adecuadas para dotar de seguridad y buena conservación a los registros médicos;
- la actualización de la documentación que sustenta las calificaciones, experiencia, capacitación inicial y continua del MEA;
- los procedimientos para garantizar la confidencialidad médica de las evaluaciones del personal aeronáutico.

En caso de quejas o reclamos por faltas o violaciones a la confidencialidad, los usuarios pueden llenar el formulario de quejas AAC/MED/0317 y enviarlo a la Unidad de Medicina Aeronáutica y Factores Humanos de la AAC.

Resultado.

Terminada la evaluación de este procedimiento, es necesario que el UMAFH de la AAC, de acuerdo a lo establecido en este manual, prepare un informe de manera que todas las no conformidades observadas, queden reflejadas en éste.
Es necesario que todas las no conformidades observadas, estén debidamente respaldadas con las evidencias adecuadas.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	52 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

CAPÍTULO VI - CONVALIDACIÓN DE CERTIFICADOS MÉDICOS
EXTRANJEROS

6.1. Objetivo.

El objetivo de esta actividad es constatar que la expedición de un Certificado Médico otorgado por otro Estado, cumple los requisitos iguales a las normas mínimas reglamentarias exigidas para el otorgamiento de este documento.

6.2. Procedimientos.

El Solicitante de una convalidación presentará a la Unidad de Medicina Aeronáutica y Factor Humano de la Autoridad Aeronáutica Civil de Panamá, el Certificado Médico Aeronáutico expedido por la Autoridad Aeronáutica del Estado que expidió su Licencia Aeronáutica, a fin de constatar la validez del mismo y obtener la autorización por el médico evaluador de realizar una convalidación de certificado médico extranjero.

El certificado médico se podrá convalidar para operaciones especiales y esto se aceptará en una (1) ocasión, en caso de continuar haciendo uso de los privilegios de la licencia de la Autoridad Aeronáutica Civil de Panamá deberá realizar el trámite correspondiente para el certificado médico panameño.

No se aceptará la convalidación de certificado médico extranjero en más de 1 ocasión.

Una vez sea aprobada la convalidación del certificado médico extranjero por la UMAFH, el usuario realizará un urianálisis y acudirá a un médico examinador delegado el cual procederá a realizar un examen físico completo. En caso que el examen físico sea satisfactorio se procederá a emitir certificado médico en el formulario AAC/MED/0309 y en el espacio de limitaciones deberá colocar la fecha de vencimiento del certificado médico que se esté convalidando.

El usuario deberá retornar a la UMAFH para el correcto sellado del certificado médico, la entrega del formulario AAC/MED/0309 y la realización del pago correspondiente de la convalidación.

El certificado panameño tendrá vigencia hasta la fecha del certificado médico convalidado, posteriormente, si el usuario requiere renovar debe presentar los exámenes correspondientes para su edad.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	53 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

CAPÍTULO VII - FORMULARIO DE CERTIFICADO MÉDICO

7.1 Procedimiento. (Figura 7-1)

El formulario AAC/MED/0309 es el documento que todo Solicitante de un Certificado Médico debe completar. En la página frontal de la solicitud se requiere información general e Historial Médico; del punto 1 al 18 deberá ser llenado en forma manuscrita utilizando bolígrafo y ejerciendo la suficiente presión para ser legible la impresión en la copia del Médico Examinador. El Médico verificará con el solicitante toda la información reportada en los puntos 1 al 9. Si el Solicitante no es conocido por el Médico, se deberá obtener una evidencia positiva de identificación. Todos los puntos del 1 al 20 deben ser completados. El solicitante suministrará todos los datos personalmente al igual que cualquier corrección en la solicitud. Esta forma constituye un documento legal y es la razón por la que debe ser manuscrita por el interesado.

7.2 Desarrollo del Formulario AAC/MED/0309.

PUNTO 1.

Esta información se requiere para la identificación del individuo que solicita el Certificado Médico. Deberá anotarse apellidos paterno, materno y nombre.

PUNTO 2.

- 2A. Corresponden a la dirección residencial, y postal, seguido del Teléfono que posee el Solicitante,
- 2B. Número de Seguro Social y número de cédula
- 2C. Seguido de la anotación de los datos personales lugar de nacimiento, edad y estado civil.

PUNTO 3.

Fecha de Nacimiento: se anotará el día, mes y año de nacimiento en ese orden.

PUNTO 4.

Estatura, se anotará en metros y centímetros.

PUNTO 5.

Peso: deberá completarse en Kilogramos.

PUNTO 6.

Sexo: el Solicitante anotará masculino o femenino.

PUNTO 7.

El color del cabello deberá anotarse como castaño, café, negro, gris, rojo, cano o rubio, calvo. No se deben utilizar abreviaciones u otros colores. Esta información es con fines de identificación.

PUNTO 8.

El color de los ojos deberá anotarse como café, negro, azules, verdes o grises. No deben utilizarse abreviaciones u otros colores. Esta información es con fines de identificación.

PUNTO 9.

Licencia y/o Habilitación para la que pide el Certificado: el solicitante marcará la línea apropiada.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	54 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

PUNTO 10.

Ocupación Principal: en este punto anotará el empleo más importante del Solicitante. Se anotará, Piloto Aviador cuando constituya el medio de vida del Solicitante.

PUNTOS 11.

Ocupación Aeronáutica: se anotará la ocupación dentro de las actividades aeronáuticas que el solicitante realiza.

11a. El Solicitante anotará el nombre de la Entidad donde trabaja.

11b. Se anotará el tiempo en meses en el actual trabajo y fecha de inicio.

11c. Tiempo de vuelo total: el Solicitante deberá indicar el número de horas de vuelo total, número de horas en vuelo por instrumento y el número de horas de vuelo nocturno. Así mismo anotar el total de horas en instrumentos y nocturnos en los últimos tres meses.

PUNTO 12.

Utilizaciones de Medicamentos: si el solicitante marca “si” deberá reportar el nombre, dosis, frecuencia y propósito de cada medicamento utilizado. Esto incluye medicamentos recetados o no recetados. La utilización de medicamentos anticoagulantes, agentes antivíricos, ansiolíticos, agentes quimio-terapéuticos, narcóticos antihistamínicos, sedantes, esteroides, o tranquilizantes, deben diferir la certificación hasta que el tratamiento haya sido clarificado por la Unidad de Medicina Aeronáutica y Factores Humanos. Durante el período en que la medicación vaya a ser usada para el tratamiento de enfermedades agudas, el Piloto está en la obligación de no realizar actividades de vuelo hasta que la Unidad de Medicina Aeronáutica y Factores Humanos tenga en claro el padecimiento.

PUNTO 13.

En el caso que al solicitante se le haya negado, suspendido o revocado un Certificado Médico, deberá presentar las causas del mismo, describiéndolo en observación. El Médico examinador delegado no extenderá el Certificado Médico hasta que el Solicitante presente evidencia escrita a la Unidad de Medicina Aeronáutica y factores humanos.

PUNTO 14.

En caso de obtener una respuesta afirmativa, el solicitante anotará la fecha del accidente indicando la situación en que se encuentre el proceso de investigación.

PUNTO 15.

Fecha del último examen psicofísico. El solicitante indicará la fecha de la última solicitud.

PUNTO 16. HISTORIAL MÉDICO:

Cada punto bajo esta designación debe ser marcado “si” o “no”. Todos los puntos marcados “si” deberán ser descritos en el punto 18 ó en una hoja anexada. Si la explicación fue hecha en un examen previo y no hay cambios en la condición, el solicitante describirá “Reportado previamente, sin cambios”, pero la condición debe ser marcada “si”. El examinador deberá revisar completamente las respuestas de este punto antes de iniciar el examen médico

Descripción del Historial Médico:



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	55 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

1. **Dolores de cabeza frecuentes o fuertes:** una historia de dolores de cabeza sin secuela no descalifica, algunos requieren solamente una incapacidad temporal durante el período que el dolor de cabeza ocurra o requiera tratamiento. Otros tipos requerirán evaluaciones y consideraciones especiales (Ejemplo migraña).
2. **Mareos o desmayos.** Uno o dos episodios de mareos no son descalificantes. Otros como los mareos por cambios de presión orthostática asociados con anemia moderada incapacitarán temporalmente al individuo. Episodios de mareos con desequilibrio requerirán una evaluación más cuidadosa.
3. **Pérdida de la conciencia por cualquier razón.** Un disturbio inexplicable de pérdida de la conciencia es descalificante. Debido a que la pérdida de la conciencia puede conducir a una incapacidad total. Los individuos con esta historia poseen un alto riesgo para la seguridad y el certificado podrá ser negado o diferido. Si la causa del problema es explicada y la pérdida del conocimiento no muestra recurrencia, el Certificado Médico puede ser extendido. Si es necesario tratamiento quirúrgico para corregir la causa precipitante, el Médico Examinador Delegado aplazará la certificación y remitirá la solicitud y los registros médicos obtenidos a la Unidad de Medicina Aeronáutica.
4. **Enfermedad ocular, excepto de lentes.** El Examinador personalmente revisará la historia del solicitante con preguntas concerniente a cualquier cambio de la visión, halos, centelleos, sensibilidad a la luz, lesiones, cirugía o uso continuo de medicamentos.
5. **Fiebre o alergias.** Las alergias controladas por desensibilización que no requieran antihistamínicos u otros medicamentos no son descalificantes; sin embargo, los antihistamínicos no sedativos que incluyen la loratadina, astemizol o terfenadina pueden ser usados durante el vuelo, después de una determinación de la experiencia individual que compruebe que la medicación es tolerada sin efectos significativos.
6. **Asma o enfermedades pulmonares.** Una historia de asma moderada o de temporada no es descalificante, si el solicitante no requiere tratamiento. Una historia de ataques frecuentes y severos es descalificante. La certificación puede ser posible en otros casos. Si se obtiene información adicional debe ser referida a la Unidad de Medicina Aeronáutica.

Una historia de episodio simple de neumotórax espontáneo es considerada descalificante para la certificación médica hasta que los Rayos X evidencien la resolución o hasta que se determine que la condición no tendrá recurrencia. En otro aspecto el individuo que presente neumotórax a repetición no es elegible para la certificación hasta que la intervención quirúrgica corrija el problema de fondo. Una persona con esta historia es usualmente apta para reasumir sus actividades aeronáuticas 3 meses después de la cirugía. No habrá limitaciones para volar a diferentes altitudes.

La Bronquitis crónica, enfisema o Enfermedad Obstructiva Crónica Pulmonar son descalificantes. La certificación puede ser considerada en algunos casos cuando la condición sea moderada sin cambios significativos en la función pulmonar. Si el Solicitante tiene frecuentes exacerbaciones o cualquier grado de disnea la certificación debe ser aplazada.
7. **Afección Cardíaca.** Debido a la posibilidad de incapacitación severa, ciertas condiciones cardiacas son descalificantes basadas en la historia. El Reglamento de Aviación Civil de Panamá establece Libro IX, del RACP para todas las clases de Certificados Médicos, que una historia o diagnóstico clínico de Anomalías Cardiacas, congénitas o adquiridas entre las que se encuentran: infarto de



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	56 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

miocardio, angina de pecho, reemplazo cardíaco o valvular, marcapaso cardíaco o enfermedades coronarias que requieran tratamiento, que no estén tratadas o que sean clínicamente significativas, serán causas de descalificación. El Examinador no extenderá el Certificado Médico a personas con esta historia hasta tanto no sean evaluadas en forma individual por la Unidad de Medicina Aeronáutica. El Examinador elaborará una carta de NO APTO remitiendo la solicitud a la Unidad de Medicina Aeronáutica.

8. **Presión Arterial Alta o Baja.** La expedición de un Certificado Médico a un Solicitante con presión arterial alta depende de los niveles de presión arterial obtenidos en forma continua o si el solicitante toma medicación antihipertensiva. El Médico Examinador delegado determinará si el solicitante ha tenido historia de complicaciones, reacciones adversas al tratamiento, hospitalización, etc. Una historia de presión arterial baja requiere evaluación.
9. **Estómago, hígado o problemas intestinales.** Una historia de enfermedad gastrointestinal aguda usualmente no descalifica si la recuperación es adecuada. Sin embargo, los problemas gastrointestinales impiden la expedición de Certificado Médico (Ejemplo: Cirrosis, Hepatitis Crónica, Malignidad, Colitis Ulcerativa). La colostomía después de cirugía por cáncer será evaluada en forma individual. El Examinador no extenderá un Certificado Médico si el solicitante presenta una historia reciente de úlcera sangrante. En el caso de historia de obstrucción intestinal se deberá obtener un reporte de la causa y del estado presente de la condición, por el Médico tratante.
10. **Cálculos en riñón o sangre en la orina.** No se extenderá Certificado Médico al Solicitante con historia reciente o recurrente de cálculos renales, solamente se extenderá si no existen piedras residuales o recidiva. Si el Solicitante tiene una historia de un episodio de cálculo renal y está libre de signos o síntomas, el Examinador podrá extender el Certificado Médico. Una historia reciente de Hematuria significativa requiere evaluación adicional.
11. **Diabetes Mellitus, Azúcar o Albúmina en la Orina.** Una historia o diagnóstico clínico de Diabetes Mellitus que requiere Insulina o Droga Hipoglicemiante para control es descalificante. La aplicación por persona con historia de Diabetes tratada con medicación Hipoglicemiante deberá ser evaluada en forma individual por la Unidad de Medicina Aeronáutica.
12. **Enfermedades Neurológicas, epilepsias y ataques.** Un diagnóstico establecido de epilepsia o pérdida de las funciones del sistema nervioso sin explicación médica satisfactoria de la causa es una base para negar el Certificado.
13. **Dependencia a drogas** (test positivo a drogas de abuso). La respuesta “sí” a esta pregunta deberá obtener por parte del Médico Examinador delegado una historia detallada del tipo de sustancia utilizada. Una historia de dependencia a droga es descalificaste. El Médico Examinador delegado suspenderá la expedición de un Certificado si hay duda concerniente a la sustancia usada.
14. **Atentado de suicidio.** Una historia de este problema requiere evaluación completa. La decisión final de un solicitante con una historia de este tipo deberá ser tomada por la Unidad de Medicina Aeronáutica y factores humanos, que solicitará informes médicos relacionados con los incidentes y de la atención psiquiátrica o exámenes psicológicos practicados al solicitante.
15. **Mareos por traslación que requieran medicamentos.** Una historia complementaria cuidadosa deberá realizarse cuando el Solicitante responda afirmativamente a este punto. Debido a que el mareo varía con la naturaleza del estímulo, es de mayor ayuda si se conoce que el problema ha

AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	57 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

ocurrido en vuelo o en circunstancias similares. Si se requiere medicación repetida, el Examinador negará o aplazará la expedición del Certificado.

16. **Cirugía Ocular.** Los procedimientos quirúrgicos como implantación de Lentes Intraoculares, Queractectomía, Foto Refractiva con Excimer Láser difieren la expedición del Certificado Médico, requiriendo evaluación individual por la Unidad de Medicina Aeronáutica.
17. **Rechazo de Seguro de Vida.** El Examinador deberá solicitar información de la circunstancia de rechazo. La disposición depende si la condición médica existente se relacione con una historia que requiera negar o aplazar la certificación bajo los requisitos médicos establecidos en el Reglamento.
18. **Admisión a un Hospital.** Por cada admisión, el Solicitante describirá las fechas, diagnósticos, duración, tratamiento, nombre del Médico tratante y dirección completa del Hospital o Clínica. Si hay reporte previo, el Solicitante únicamente anotará “Reportado Previamente, sin cambios”. Una historia de hospitalización no es descalificante.
19. En este punto se deberán describir eventos relacionados con sanciones por uso de alcohol o drogas y tipos de acciones administrativas impuestas.
20. **Enfermedades o Cirugías.** Describir otros tipos de cirugías realizadas que no han sido descritas en puntos anteriores o enfermedades con más de dos semanas de duración, que hayan requerido tratamiento.

PUNTO 17. ANTECEDENTES FAMILIARES.

En este espacio se anotarán los antecedentes familiares de padre, madre o hermanos del Solicitante que pudieran haber padecido de epilepsia, diabetes mellitus y percepción arterial e infarto del miocardio, enfermedades mentales, tuberculosis, sífilis, etc.

PUNTO 18.

En este punto se ampliará cualquiera de las condiciones del punto 16 cuya respuesta ha sido “si”.

PUNTO 19, 20, 21.

Si el solicitante ha sido sometido a un dictamen médico acreditado para la expedición de un Certificado Médico de Excepción deberá anotar la respuesta afirmativa enunciando la razón por la que se extendió el certificado de excepción y el número del mismo que se registrará en la siguiente forma:

s.1. Día, Mes y Año en el cuadro correspondiente a 21, mediante números ordinales.

PUNTO 22.

Tratamiento Médico y Quirúrgico. En este punto el Solicitante anotará cualquier procedimiento quirúrgico o enfermedad que haya requerido un período de tratamiento de más de quince días y a los cuales ha sido sometido en los tres años anteriores a la solicitud, en caso que haya sido descrito en solicitudes previas se indicará “anotado previamente sin cambios”.

PUNTO 24. DECLARACIÓN DEL SOLICITANTE.

El solicitante firmará en presencia del Examinador indicando la fecha de la solicitud.

PUNTOS 25 – 30. OTORRINOLARINGOLOGÍA (ONG)



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	58 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

MARQUE CADA PUNTO EN LA COLUMNA CORRESPONDIENTE	Normal	Anormal
25. Cabeza, cara, cuello y cuero cabelludo.		
26. Nariz		
27. Senos Nasales		
28. Boca y garganta		
29. Oídos, generalidades (conductos internos y externos: Audición en el punto 49)		
30. Tímpanos (perforación)		

Técnicas de examen

- Se debe examinar la cabeza y el cuello para determinar la presencia de defectos significativos como:
 - Defectos óseos del cráneo
 - Deformidades graves
 - Fístulas
 - Evidencia de golpes o traumatismos recientes en la cabeza.
 - Movimiento limitado de la cabeza y el cuello.
 - Cicatrices quirúrgicas.
- El oído externo rara vez es un problema importante en la certificación médica de los solicitantes. La otitis externa o un furúnculo pueden dar lugar a una descalificación temporal. La obstrucción del conducto por cerumen o restos celulares puede indicar la necesidad de derivar al paciente a un especialista en otorrinolaringología para que lo examine.
- La patología del oído medio puede demostrarse por cambios en la apariencia y movilidad de la membrana timpánica. El solicitante solo puede quejarse de congestión de oídos y/o pérdida de audición. Una infección de las vías respiratorias superiores aumenta en gran medida el riesgo de aerotitis media con dolor, sordera, tinitus y vértigo debido a la menor aireación del oído medio por disfunción de la trompa de Eustaquio. Cuando el solicitante está tomando medicamentos para una afección otorrinolaringológica, es importante que el MEA conozca completamente la patología subyacente, el estado actual y el tiempo durante el cual se ha utilizado la medicación. Si la afección no es una amenaza para la seguridad operacional, el tratamiento consiste únicamente en antibióticos y los antibióticos se han tomado durante un período suficiente para descartar la posibilidad de efectos secundarios adversos, el MEA puede tomar la decisión de certificación.

Se debe adoptar el mismo enfoque al considerar la importancia de una cirugía previa, como una miringotomía, una mastoidectomía o una timpanoplastia. Una perforación simple sin síntomas o



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	59 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

patología asociada no es motivo de descalificación. En caso de duda, el MEA no debe dudar en DIFERIR la emisión y remitir el PUNTO 61 a la AAC.

4. Las membranas timpánicas deben examinarse para detectar cicatrices o perforaciones. La secreción o el tejido de granulación pueden ser la única indicación observable de perforación. La enfermedad del oído medio puede revelarse por retracción, niveles de líquido o decoloración. La membrana timpánica normal es móvil y de color gris perlado. La movilidad debe demostrarse observando el tímpano a través del otoscopio durante una maniobra de Valsalva.
5. **Sordera unilateral.** No se le debe negar la certificación médica a un solicitante con sordera congénita o adquirida unilateral si puede pasar cualquiera de las pruebas de agudeza auditiva.
6. **Sordera bilateral.** Requiere decisión de la AAC.
7. **Audífonos.** En determinadas circunstancias, puede ser aceptable el uso de audífonos. Si el solicitante no puede aprobar ninguna de las pruebas anteriores sin el uso de audífonos, se le puede realizar la prueba con ellos. Requiere de Dispensa Médica.
8. Se debe examinar la nariz para detectar la presencia de pólipos, sangre o signos de infección, alergia o abuso de sustancias. El MEA debe determinar si existe una Historia de epistaxis o anosmia. Los pólipos pueden causar obstrucción de las vías respiratorias o bloqueo de los senos nasales. Una infección o una alergia pueden ser motivo para obtener más información sobre la historia clínica.

La evidencia de enfermedad de los senos nasales debe ser evaluada cuidadosamente por un especialista debido al riesgo de incapacidad repentina y grave por barotrauma.
9. Se debe examinar la boca y la garganta para determinar la presencia de una enfermedad activa que esté progresando o pueda interferir con las comunicaciones de voz. Se deben identificar anomalías macroscópicas que puedan interferir con el uso de equipos personales, como equipos de oxígeno.
10. Se debe visualizar la laringe si la voz del solicitante es ronca o áspera. La laringitis aguda es motivo de descalificación temporal. La laringitis crónica requiere más estudios de diagnóstico. Se debe rechazar o postergar la solicitud de cualquier solicitante que busque la certificación por primera vez con una traqueotomía funcional, después de una laringectomía o que use un dispositivo de producción de voz artificial y se lo debe evaluar cuidadosamente.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	60 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

PUNTO 25: CABEZA, CARA, CUELLO Y CUERO CABELLUDO

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	CLASE	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
Fístula activa del cuello, ya sea congénita o adquirida, incluyendo traqueotomía	Todas	Presentar toda la información médica pertinente y actual y detallada del historial clínico. Nota de progreso.	Requiere decisión dela AAC
Pérdida de sustancia ósea que afecta las dos tablasde la bóveda craneal.	Todas	Presentar toda la información médica pertinente y una nota de progreso clínico detallada y actual.	Requiere decisión dela AAC
Deformidades de la cara ola cabeza que podrían interferir con el ajuste y uso adecuados de una máscara de oxígeno.	Todas	Presentar toda la información médica pertinente y una nota de progreso clínico detallada y actual.	Requiere decisión dela AAC

PUNTO 26. NARIZ

Alergias o Anafilaxis

(Rinitis alérgica; Rinitis alérgica estacional; Fiebre del heno)

Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
A. Alergias controladas con medicamentos aceptables (solos o en combinación). Inyecciones contra la alergia/inmunoterapia sublingual (SLIT) Dispositivo de epinefrina tipo pluma inyectable. Recetado.	El MEA debe preguntar si el solicitante alguna vez ha experimentado barotitis ('bloqueo del oído'), barosinusitis ('bloqueo sinusal'), vértigo alternobárico ('mareos'), dificultad para respirar, erupciones cutáneas o cualquier otro síntoma localizado o sistémico que pudiera interferir con la seguridad de la aviación. Si el MEA puede determinar: - La condición está bajo control; - Los medicamentos actuales son aceptables;	EMITIR Anotar en PUNTO 61. Advertir sobre cualquier tiempo "sin vuelo" requerido para medicamentos antihistamínicos (sedantes) condicionalmente aceptables. Si no se anota en PUNTO 61 por el MEA, se le puede solicitar al



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	61 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

	○ Ver el Sección de productos farmacéuticos, Alergia - Antihistamínico y Medicación de inmunoterapia. • Cualquier tiempo sin vuelos se discute con la persona; y • Si no existen síntomas que puedan interferir con el vuelo o con las tareas relacionadas con la seguridad:	individuo que proporcione información a la AAC.
B. Alergias indicadas por: • Tratamiento crónico o repetido con esteroides o • Reacción que requiere intervención médica urgente o cierre de las vías respiratorias • Urticaria que requiere tratamiento	Envíe lo siguiente para revisión de la AAC: Una nota de progreso clínico actual y detallada generada a partir de una visita clínica con el Alergólogo tratante, otorrinolaringólogo o neumólogo no más de 90 días antes del examen MEA. Debe incluir: • Un resumen detallado de la historia de la condición; • Medicamentos actuales, dosis y efectos secundarios (si los hay); • Hallazgos del examen físico; resultados de cualquier prueba realizada; • Diagnóstico; • Evaluación y planificación; • Pronóstico y seguimiento.	DIFERIR Envíe la información a la AAC para una posible Emisión Especial.
C. Antecedentes de anafilaxia o reacciones alérgicas que requirieron el uso de Epi-Pen.	Después de usar un EpiPen o un dispositivo similar, la persona debe consultar con su médico tratante antes de regresar a volar o a realizar tareas relacionadas con la seguridad. Envíe la siguiente información para que la AAC la revise: Una nota de progreso clínico actual y detallada generada a partir de una visita clínica con el Alergólogo tratante, otorrinolaringólogo o neumólogo.	DIFERIR Envíe la información a la AAC para una posible Emisión Especial.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	62 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

ANOSMIA*
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
A. Etiología CONOCIDA Incluida la infección por COVID-19 Si se debe a un trauma asociado con una lesión cerebral traumática, extirpación de un tumor, etc., revise esa sección para obtener información adicional o los períodos de recuperación requeridos.	No se necesitan evaluaciones ni seguimiento si el MEA puede determinar que la condición es benigna y el piloto no tiene otras condiciones que puedan interferir con las tareas de vuelo: ***** Hablar con el piloto: • Esta condición puede provocar la incapacidad de recibir una alerta temprana de fugas de combustible,gases de escape o incendio (antes de que se vea humo). • Importancia del uso de un detector de monóxido de carbono (CO) (no un detector puntual) en todas las aeronaves que vuelen y que tengan motor de combustión interna. • El CO es inodoro e insípido; sin embargo, con frecuencia va acompañado de gases de escape que se pueden detectar mediante el olfato. Incentive al piloto a que pida a otra persona que verifique la ausencia de gases de combustible en la cabina antes del vuelo.	EMITIR Anote esta información en el PUNTO 61. Para cualquier condición subyacente identificada, consulte esa sección.
B. DESCONOCIDO (o incierto) etiología Para CUALQUIER duración	Envíe lo siguiente a la AAC para su revisión: • La nota de progreso clínico detallada más reciente (historial clínico real) de un otorrinolaringólogo (ENT). • Debe incluir un resumen de la historia de la condición o diagnóstico, medicamentos actuales, hallazgos del examen clínico, resultados de cualquier prueba realizada, diagnóstico,	DIFERIR Envíe la información a la AAC para una posible Emisión Especial.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	63 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

	evaluación, plan (pronóstico) y seguimiento. • Debe incluir específicamente la etiología, si se encuentra.	

*Anosmia: pérdida parcial o total del olfato.

Se requiere evaluación otorrinolaringológica ya que algunos casos pueden deberse a pólipos nasales o crecimiento nasal (tumor) que podrían ser aero-medicamente significativos.

PUNTO 27. SENOS PARANASALES

Afecciones de los senos nasales
SINUSITIS (Infección aguda o crónica, tabique nasal desviado)
OBSTRUCCIÓN DE LOS SENOS PARANASALES (Quistes nasales; pólipos nasales; o tumor sinusal)

Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
A. Infecciones agudas de cualquier causa Requiere medicación(es) o no Tabique nasal desviado (que no causa obstrucción) corregido o no Nota: Recurrente, Las infecciones aisladas que desaparecen se pueden seguir en la fila A.	Si el MEA puede determinar que la condición se ha resuelto sin secuelas y sin síntomas ni problemas actuales que puedan interferir con las tareas de vuelo: Notas: Si el aviador está actualmente tomando antibióticos o presenta síntomas, el tratamiento debe completarse antes de que se pueda considerar la certificación médica. Los pilotos no deben volar si tienen un resfriado o una infección viral del tracto respiratorio superior, o si padecen rinosinusitis.	EMITIR Anotar Esta información en el PUNTO 61.
B. Crónica o grave (hospitalizada por infección) O Uso continuado de medicamento(s)	Si la historia clínica y el examen físico del MEA confirman que la afección es crónica, grave o sintomática, el aviador no debe volar hasta que se resuelva. Envíe lo siguiente para revisión de la AAC:	DIFERIR Envíe la información a la AAC para una posible Emisión Especial



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPITULO VI	
	PAGINAS	64 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

	1. Una nota de progreso clínico detallada y actualizada generada a partir de una visita clínica con el otorrinolaringólogo (preferiblemente) o el alergólogo tratante no más de 90 días antes del examen con el MEA. Debe incluir: • Un resumen detallado de la historia de la condición. • Medicamentos actuales, dosis y efectos secundarios (si los hay); • Hallazgos del examen físico; • Resultados de cualquier prueba realizada; • Diagnóstico; • Evaluación y planificación (pronóstico); y • Hacer un seguimiento 2. Declaración personal discutiendo síntomas, gravedad, frecuencia con la que ocurren y tratamiento utilizado, cualquier cirugía o trauma previo. 3. Imágenes de TC de senos nasales (informe) ya realizadas; 4. Resultados de evaluaciones para detectar afecciones subyacentes como pólipos, síndrome de dismotilidad ciliar, enfermedades autoinmunes, supresión inmunitaria o anomalías anatómicas; Los pilotos NO deben volar si tienen un resfriado o una infección viral del tracto respiratorio superior, o si padecen rinosinusitis.	

NOTA: para la obstrucción de los senos nasales debido a un tumor, consulte esa sección.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	65 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

PUNTO 28. BOCA Y GARGANTA

Paladar: Amplia adhesión del paladar blando a la faringe.	Envíe toda la información médica pertinente y una nota de progreso clínico actual y detallada.	Requiere decisión de la AAC.

IMPEDIMENTO DEL HABLA, TARTAMUDEZ, O CONDICIONES MECÁNICAS
(por cirugía o trauma)
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
A. Resuelto o No afecta la comunicación de voz	Si el MEA puede determinar que la condición se ha resuelto sin secuelas y sin síntomas ni problemas actuales que puedan interferir con las tareas de vuelo: - Comunicación necesaria para el vuelo (procedimientos de emergencia); - Comunicación eficaz con el control del tráfico aéreo; y - Comunicación tripulación-cabina de mando).	 EMITIR Anotar Esta información en el PUNTO 61.
B. Condición, incluida la tartamudez, que podría afectar la comunicación por voz.	Envíe lo siguiente para revisión de la AAC: 1. Una nota de progreso clínico actual y detallada generada a partir de una visita a la clínica con un logopeda no más de 90 días antes del examen MEA. Debe incluir: - Resumen detallado de la historia de la condición; - Medicamentos actuales, dosis y efectos secundarios (si los hay); - Hallazgos del examen físico; - Resultados de cualquier prueba realizada; - Diagnóstico; - Evaluación; - Plan (pronóstico); y - Hacer un seguimiento. 2. Debe incluir específicamente la causa de la tartamudez y lo inteligible que es su habla.	 DIFERIR MEA debería comentar qué tan bien pueden comunicarse Envíe la información a la AAC para una posible Emisión Especial

AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPITULO VI	
	PAGINAS	66 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

	•Índice de gravedad de la tartamudez para quienes tartamudean; •Prueba de fluidez/inteligibilidad del habla para personas con problemas mecánicos; 3.Cualquier prueba que se considere necesaria o que ya se haya realizado por el proveedor tratante. El patólogo del habla y el lenguaje o MEA debe describir cualquier limitación funcional que pueda afectar la capacidad del piloto para operar los controles de la aeronave o comunicarse con otros pilotos o ATCS.	

PUNTO 29. OÍDO GENERAL
DISPOSICIONES AUDITIVAS:

IMPLANTE COCLEAR (IC)
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
A. Si el IC se colocó en un adulto para mejorar la discriminación del habla y la localización del sonido (lo que suele observarse en adultos mayores) O Sordera unilateral (SSD) Nota: Los pilotos con un CI deben volar con un procesador de repuesto y baterías adicionales.	Si el MEA puede determinar: • La persona puede cumplir con los requisitos de audición con el IC apagado (es decir, SSD que cumple con los requisitos de audición con el otro oído); y • No presenta síntomas ni problemas actuales que puedan interferir con las tareas de vuelo: (Si no puede pasar las pruebas de audición con el IC apagado, pase a la fila B).	EMITIR Anotar Esta información en el PUNTO 61 e indique la edad en la que se le colocó el implante coclear y el motivo. Especifique si pasó la prueba de audición con el implante coclear puesto o no. Esto NO requiere una limitación auditiva. Prueba de vuelo.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	67 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

B. El implante se colocó debido a la pérdida auditiva cuando era niño/adolescente. Nota: Los pilotos con un CI deben volar con un procesador de repuesto y baterías adicionales.	Envíe lo siguiente para revisión de la AAC: 1. Nota de progreso clínico actual y detallada generada a partir de una visita clínica con el otorrinolaringólogo o el audiólogo tratante no más de 90 días antes del examen MEA. Debe incluir: • Un resumen detallado de la historia de la condición; • Medicamentos actuales, dosis y efectos secundarios (si los hay); • Hallazgos del examen físico; • Resultados de cualquier prueba realizada; • Diagnóstico; • Evaluación y planificación (pronóstico); • Pronóstico y seguimiento. 2. La nota de progreso clínico debe incluir específicamente: • Motivo del implante; • Fecha del implante; • Cómo funciona el individuo con el dispositivo; • Capacidad de escuchar en entornos • Discriminación de palabras. 3. Audiograma realizado no más de 90 días antes del examen MEA.	DIFERIR Envíe la información a la AAC para una posible Emisión Especial. Incluso si pasan la prueba de audición en el consultorio de MEA. Anotar elementos o hallazgos en el PUNTO 61.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	68 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

NEURINOMA ACÚSTICO
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
A. Tratado Hace 5 años o más Con - Cirugía o - Radiación estereotáctica	El médico tratante debe revisar un informe de estado actual del médico tratante. Si no hay síntomas ni problemas actuales, no es necesario ningún tratamiento ni vigilancia continua.	EMITIR Resumir la historia en el PUNTO 61. Presentar documentos a la AAC para retención en el archivo.
B. Tratado Hace 5 años o más Con SOLO observación	Envíe lo siguiente a la AAC para su revisión: ➤ Informe de estado actual del médico tratante con plan de tratamiento y pronóstico; ○ Debe identificar todo el tratamiento utilizado, el tamaño del tumor en el momento del diagnóstico y el tamaño actual; ➤ Lista de medicamentos y efectos secundarios, si los hubiera; ➤ Notas operatorias y resumen del alta, si corresponde; y ➤ Copias de los informes de imágenes por imágenes (IRM) más recientes.	DIFERIR Envíe la información a la AAC para una posible Emisión Especial.
C. Tratado hace menos de 5 años Con cualquiera de los siguientes: - Observación, - Cirugía, quirófano - Radiación estereotáctica	Envíe lo siguiente a la AAC para su revisión: ➤ Informe del estado actual del médico tratante (otorrinolaringólogo o neurocirujano) con o Plan de tratamiento, pronóstico y adherencia al tratamiento; ○ Debe indicar la presencia o ausencia de cualquier tumor residual y cualquier complicación; ➤ Lista de medicamentos y efectos secundarios, si los hubiera; ➤ Notas operatorias y resumen del alta (si corresponde);	DIFERIR Envíe la información a la AAC para una posible Emisión Especial.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	69 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

	➤ Copias de imágenes iniciales y más recientes. informes (MRI) y de laboratorio; ➤ Audiograma actual (discriminación de tonos puros y de habla); y ➤ Si se observa algún déficit neurológico, actualizar. ➤ Se deberá presentar documentación del déficit y severidad, así como del estado del resto del examen neurológico realizado por el neurocirujano o neurólogo tratante.	

OÍDO INTERNO:

ENFERMEDAD AGUDA O CRÓNICA
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
Enfermedad aguda o crónica sin alteración de Equilibrio y miringotomía exitosa, sicorresponde	Envíe toda la información médica pertinente	Si no hay efectos fisiológicos - EMITIR
Enfermedad aguda o crónica que puede perturbar el equilibrio	Presentar toda la información médica pertinente y el informe del estado actual.	Requiere decisión de la AAC.

VERTIGO BENIGNO POSICIONAL PAROXISTICO (VPPB)
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
A. RESUELTO Y los síntomas duraron 1 año o menos en total. (Esto pudo haber sido un solo episodio o varios). (Esto pudo haber sido un solo episodio o varios).	Si el MEA puede determinar: - La afección se ha resuelto completamente sin secuelas (con notas favorables del médico de atención primaria, urgencias u otorrinolaringología); - No presenta síntomas ni problemas actuales que puedan interferir con las tareas de vuelo; - Se suspenden los medicamentos, si los hay; y	EMITIR Anota esta información en el PUNTO 61.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	70 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

	• Sin pérdida auditiva. Nota: Los síntomas deben ser breves, leves, no incapacitantes y responder al reposicionamiento.	
B. Episodios múltiples/intermitentes en los que el tiempo combinado de síntomas/enfermedad duró 1 año o más.	Envíe lo siguiente para revisión de la AAC: 1. Una nota de progreso clínico detallada y actualizada generada a partir de una visita clínica con el otorrinolaringólogo (ENT) o el médico de cabecera tratante no más de 90 días antes del examen MEA. Debe incluir: • Un resumen detallado de la historia de la condición; • Medicamentos actuales, dosis y efectos secundarios (si los hay); • Hallazgos del examen físico; • Resultados de cualquier prueba realizada; • Diagnóstico; • Evaluación y planificación (pronóstico); • Seguimiento; y • Debe incluir específicamente cualquier patología subyacente, si se encuentra. 2. Copias de pruebas adicionales como (ECOG, VEMP, resonancia magnética con gadolinio del ángulo pontocerebeloso [CPA], etc.) realizadas según indicación clínica.	DIFERIR Envíe la información a la AAC para una posible Emisión Especial.
C. Grave/persistente, recurrente/refractaria al tratamiento O Requiere cirugía en cualquier momento	Envíe lo siguiente para revisión de la AAC: 1. Una nota de progreso clínico detallada y actualizada generada a partir de una visita clínica con el otorrinolaringólogo tratante. La visita clínica no debe realizarse más de 90 días antes del examen MEA. Debe incluir: • Un resumen detallado de la historia de la condición;	DIFERIR Envíe la información a la AAC para una posible Emisión Especial.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	71 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

	• Medicamentos actuales, dosis y efectos secundarios (si los hay); • Hallazgos del examen físico; • Resultados de cualquier prueba realizada; • Diagnóstico; • Evaluación y planificación (pronóstico); y • Hacer un seguimiento. 2. Si se realizó cirugía, copias de todos los registros clínicos, incluidos: • Notas operativas; • Ingreso hospitalario H&P; • Resumen del alta; y • Copias de cualquier prueba realizada, incluyendo tomografía computarizada, • Resonancia magnética y estudios por imágenes.	

LABERINTITIS
(Neuritis vestibular, laberintitis viral, vértigo epidémico, vestibulopatía unilateral aguda)
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
A. Episodio único ahora completamente resuelto.	Si el MEA puede determinar: • La afección se ha resuelto completamente sin secuelas (con notas favorables del médico de atención primaria o del otorrinolaringólogo si el evento fue reciente); • No presenta síntomas ni problemas actuales que puedan interferir con las tareas de vuelo; • No se necesita medicación; y • Sin pérdida auditiva Nota: Esta condición suele tardar aproximadamente un mes antes de recuperarse por completo.	EMITIR Anotar esta información en el PUNTO 61.
B. Síntomas actuales	El MEA no debe emitir si existen síntomas actuales.	DIFERIR



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPITULO VI	
	PAGINAS	72 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

	Tanto la enfermedad como la medicación para tratarla son de interés aeromédico. Una vez resuelto, pase a la fila A. Si los síntomas son recurrentes, pase a la fila C.	Envíe la información a la AAC. Anotar (elementos o hallazgos).
C. Múltiples episodios separados por semanas o meses.	Envíe lo siguiente para revisión de la AAC: 1. Una nota de progreso clínico detallada y actual generada a partir de una visita clínica con el otorrinolaringólogo tratante.). La visita clínica no debe realizarse más de 90 días antes del examen por el MEA. Debe incluir: • Un resumen detallado de la historia de la condición; • Medicamentos actuales, dosis y efectos secundarios (si los hay); • Hallazgos del examen físico; • Resultados de cualquier prueba realizada; • Diagnóstico; • Evaluación y planificación (pronóstico); y • Hacer un seguimiento. 2. Debe incluir específicamente si: • Se encuentra alguna patología subyacente • Se anota cualquier pérdida auditiva. 3. Notas de tratamiento 4. Prueba vestibular ya realizada. 5. Audiograma clínico actual (realizado dentro de los últimos 90 días) con conducción aérea/conducción ósea (AC/BC) y discriminación del habla (SD). 6. Declaración personal escrita a máquina que describa la historia de la afección. Debe incluir: • Si hay antecedentes familiares; • Episodios de pérdida auditiva durante el último año;	DIFERIR Envíe la información a la AAC para una posible Emisión Especial.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	73 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

	• El número de episodios con fechas aproximadas y la duración de cada uno; • Una descripción de la gravedad de los ataques con el tipo de síntomas; • Cualquier antecedente de migraña o ataques de caídas (colapso repentino sin desmayo), • Medicamento utilizado para control/tratamiento; • Cualquier cirugía; • Éxito del control (por ejemplo, ¿con qué frecuencia tiene una recurrencia? • ¿Cuándo fue el episodio más reciente?); y • Terapia/medicación utilizada para el control. Si se encuentra alguna condición subyacente, consulte esa página	

ENFERMEDAD DE MÉNIERE
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
A. Previamente revisado y advertido por la AAC.	Si el MEA puede determinar que no ha habido más síntomas o episodios de vértigo: Nota: El certificado médico no debe emitirse para ninguna clase hasta que la condición se haya resuelto por completo y haya sido revisada por la AC. Las funciones del piloto deben interrumpirse si presenta síntomas o está tomando medicación para el vértigo.	EMITIR Si continúa asintomático, anote esta información en el PUNTO 61 Si los síntomas regresan, DIFERIR y enviar el informe de otorrinolaringología más reciente. evaluación.
B. La PRIMERA vez que se informa la condición a la AAC.	Después de un período de recuperación de seis (6) meses demostración: • Control del vértigo; • No más ataques vertiginosos: Y	DIFERIR Envíe la información a la AAC para una



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	74 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

	• La audición se mantiene dentro de los estándares. Envíe lo siguiente para revisión de la AAC: 1. Evaluación clínica otorrinolaringológica (ENT) detallada y actual (realizada en los últimos 90 días) y nota de progreso que documente el control sostenido y la ausencia de recurrencia de los síntomas. Debe indicar si existe enfermedad activa. Si está en remisión, cuándo comenzó la remisión. 2. Audiograma clínico actual (realizado en los últimos 90 días) con conducción aérea/conducción ósea (AC/BC) y discriminación del habla (SD). 3. Declaración personal escrita a máquina que describa la historia de la afección. Debe incluir: • Si hay antecedentes familiares; • Si es de un solo lado o bilateral; • Episodios de pérdida auditiva durante el último año; • El número de ataques; • Una descripción de la gravedad de los ataques con el tipo de síntomas; • Cualquier antecedente de migraña o ataques de caídas (colapso repentino sin desmayo); • Medicamento utilizado para control/tratamiento administrado; • Cualquier cirugía; • Éxito del control (por ejemplo, ¿con qué frecuencia tiene una recurrencia? ¿Cuándo fue el episodio más reciente?); y • Terapia/medicación utilizada para el control. 4. Pruebas adicionales como (ECOGRAFIA, VEMP (Potenciales evocados miogénicos vestibulares),	posible Emisión Especial.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	75 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

	resonancia magnética con gadolinio del ángulo pontocerebeloso [CPA], etc.) realizadas según indicación clínica. 5. Todos los registros de tratamiento asociados con el diagnóstico. Nota: Las tareas de piloto y relacionadas con la seguridad (SRD) deben suspenderse mientras se esté tomando medicación para el vértigo. Medicamento: La betahistina (Serc, Beta-Serc) es Anti vertiginoso no aceptado su uso.	
C. Con pérdida auditiva asociada.	Si hay pérdida auditiva asociada, se debe evaluar al individuo para determinar si cumple con los requisitos y normas de audición.	DIFERIR Envíe la información a la AAC.

MAREO POR MOVIMIENTO
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
Mareo por movimiento	Presentar toda la información médica pertinente y el informe del estado actual.	Si ocurrió durante el entrenamiento de vuelo y se resolvió EMITIR. Si la condición requiere medicación: requiere decisión de la AAC.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	76 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

FÍSTULA PERILINFÁTICA (FPL)
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
A. Resuelto hace 5 años o más.	El MEA debe revisar la nota de progreso clínico detallada más reciente generada a partir de una visita clínica con el otorrinolaringólogo (ONT) tratante. Si se verifica que se ha completado el tratamiento (quirúrgico o médico) y no hay más episodios.	 EMITIR Anotar en PUNTO 61 y enviar la evaluación ENT a la AAC para su retención en el archivo.
B. PRIMERA vez que se informa la condición a la AAC O Un nuevo episodio en los últimos 5 años	Una vez resuelto y con periodo de recuperación de: • Un (1) mes después de la cirugía; o • Tres (3) meses si se trata médicamente o con observación; y • No presenta más ataques vertiginosos y la audición se mantiene dentro de los estándares. Envíe lo siguiente para revisión de la AAC: 1. Una nota de progreso clínico actual y detallada generada a partir de una visita clínica con el otorrinolaringólogo (ENT tratante no más de 90 días antes del examen MEA. 2. Debe incluir: • Un resumen detallado de la historia de la condición; • Medicamentos actuales, dosis y efectos secundarios (si los hay); • Hallazgos del examen físico; • Resultados de cualquier prueba realizada; • Diagnóstico; • Evaluación y pronóstico del plan; y • Hacer un seguimiento. 3. Debe incluir específicamente: • Si existe enfermedad activa. • Si está en remisión, ¿cuándo comenzó la remisión? 4. Audiometría tonal Vía aérea y ósea.	 DIFERIR Envíe la información a la AAC para una posible Emisión Especial.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	77 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

	Conducción (AC/BC) y Logo audiometría (discriminación de las palabras) (realizadas en los últimos 90 días). 5. Pruebas adicionales como (ECOG, VEMP, MRI) con gadolinio del ángulo pontocerebeloso [CPA], etc.) realizado según indicación clínica. 6. Todos los registros de tratamientos de la oficina. 7. Copiar de Informe operatorio si se realizó cirugía. 8. Declaración personal (escrita a máquina) que indique: • Número de ataques; • Gravedad; • Tipo de síntomas; • Episodios de pérdida auditiva durante el último año; • ¿Qué tipo de terapia o medicamento(s) se utilizan para el control; y • ¿Cómo ocurrió el episodio? (por ejemplo, parto, esfuerzo, levantamiento de pesas, caída de un rayo, etc.).	



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	78 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

MAREO PERCEPTUAL POSTURAL PERSISTENTE

Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
A. Cualquier historia	Después de que la condición: • Se haya resuelto por completo; • No persisten síntomas; y • Ya no es necesario tomar medicación para suprimir el vértigo; Envíe lo siguiente para revisión de la AAC: 1. Una nota de progreso clínico detallada y actualizada generada a partir de una visita clínica con el otorrinolaringólogo tratante no más de 90 días antes del examen, MEA. Debe incluir: • Un resumen detallado de la historia de la condición; • Medicamentos actuales, dosis y efectos secundarios (si los hay); • Hallazgos del examen físico; • Resultados de cualquier prueba realizada; • Diagnóstico; • Evaluación y planificación (pronóstico); y • Hacer un seguimiento 2. Debe incluir específicamente: • Si existe enfermedad activa. • Si está en remisión, ¿cuándo comenzó la remisión? 3. Audiometría tonal vía aérea y ósea. Conducción, Logo audiometría (discriminación de las palabras) (realizadas en los últimos 90 días). 4. Todos los registros de tratamiento del consultorio. 5. Registros de farmacia de los últimos 3 años de todas las farmacias utilizadas. 6. Copias de cualquier nota de progreso de rehabilitación vestibular (si se realizó).	DIFERIR Envíe la información a la AAC para una posible Emisión Especial.

AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	79 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

SÍNDROME DE DEHISCENCIA DEL CONDUCTO SEMICIRCULAR SUPERIOR

Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
A. Hallazgo incidental en imágenes	El MEA debe averiguar por qué se realizó la toma de imágenes. Revise una nota de progreso clínico detallada de otorrinolaringología realizada en cualquier momento después de la identificación en las imágenes. Si la evaluación de otorrinolaringología verifica: • Un hallazgo incidental en una prueba de imagen; • El individuo nunca tuvo síntomas*; y • No requiere tratamiento Y El MEA verifica que no haya síntomas desde el diagnóstico y que no se haya encontrado ninguna otra condición (que justifique la realización de imágenes): Si tiene algún síntoma, vaya a la fila B. *Los síntomas pueden incluir vértigo inducido por un ruido fuerte, autofonía, desequilibrio crónico, tinnitus e hiperacusia. Si se encuentra otra condición, consulte esa página.	EMITIR Anotar en el PUNTO 61 y presentar a la AAC para su conservación.
B. Historial de síntomas	Después: • Un (1) mes después de la cirugía; y • Liberado para desempeñar todas sus funciones por el médico tratante; y • No más ataques vertiginosos; y • La audición se mantiene dentro de los estándares. Envíe lo siguiente para revisión de la AAC: 1. Una nota de progreso clínico detallada y actualizada generada a partir de una visita clínica con el otorrinolaringólogo tratante. La visita clínica no debe realizarse más de 90 días antes del examen MEA. Debe incluir: • Un resumen detallado de la historia de la condición; • Medicamentos actuales, dosis y efectos secundarios (si los hay);	DIFERIR Envíe la información a la AAC para un Possible Emisión Especial.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	80 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

	• Hallazgos del examen físico; 2. Resultados de cualquier prueba realizada; • Diagnóstico; • Evaluación y planificación (pronóstico); y • Hacer un seguimiento. 3. Debe incluir específicamente: a. Si existe enfermedad activa. b. Si está en remisión, ¿cuándo comenzó la remisión? 4. Audiometría tonal Vía aérea y ósea. Conducción, Logo audiometría (discriminación de las palabras) (realizadas en los últimos 90 días). 5. Pruebas adicionales como (ECOG, VEMP, resonancia magnética con gadolinio del ángulo pontocerebeloso [CPA], etc.) realizadas según indicación clínica. 6. Todos los registros de tratamientos de la oficina. Copia del informe operatorio (si se realizó cirugía).	

MASTOIDES

Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
Fístula mastoidea	Presentar toda la información médica pertinente y el informe del estado actual.	Requiere decisión de la AAC.
Mastoiditis aguda o crónica	Presentar toda la información médica pertinente y el informe del estado actual.	Requiere decisión de la AAC.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	81 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

ANOMALÍAS DEL OÍDO MEDIO

(Otitis media, otitis media serosa, anomalías del tímpano, perforación de la membrana timpánica, miringotomía, tubos de ventilación, tubos de PE, disfunción de la trompa de Eustaquio)

Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
A. Miringotomía (Tubos timpánicos de ventilación, drenajes o equilibrar la presión) (simple o bilateral) No importa cuántos conjuntos	Si el MEA puede determinar que la condición está bajo control y no hay síntomas que puedan interferir con el vuelo o las tareas relacionadas con la seguridad: Nota: No hay un período de recuperación obligatorio después de que se colocan los tubos de PE, excepto el tiempo de espera para la anestesia general (si se utiliza).	EMITIR Anotar esta información en el PUNTO 61
B. RESUELTO Otitis media/infección del oído Perforación de la membrana timpánica (seca) O Otitis media serosa	Si el MEA puede determinar que la condición se ha resuelto Sin secuelas ni síntomas ni problemas actuales que interfieran con las tareas de vuelo y El individuo puede pasar cualquiera de las pruebas de audición aceptables.	EMITIR Anotar Esta información en el PUNTO 61
C. TODOS LOS DEMÁS Otitis media aguda activa/infección del oído Otitis media crónica Perforación crónica de la membrana timpánica Disfunción de la trompa de Eustaquio (DTE) Otitis media aguda recurrente Cualquiera de las anteriores con patología asociada	Envíe lo siguiente para revisión de la AAC: 1. Una nota de progreso clínico detallada y actualizada generada a partir de una visita clínica con el otorrinolaringólogo (ENT) o el médico de cabecera no más de 90 días antes del examen MEA. Debe incluir: • Un resumen detallado de la historia de la condición; • Medicamentos actuales, dosis y efectos secundarios (si los hay); • Hallazgos del examen físico; • Resultados de cualquier prueba realizada; • Diagnóstico; • Evaluación y planificación (pronóstico); y • Hacer un seguimiento.	DIFERIR Presentar la información a la AAC para una posible Emisión Especial



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	82 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

ANOMALÍAS DEL OÍDO EXTERNO
(Impactación de Cerumen, Otitis Externa, Microtia)
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
A. Cerumen impactado que no afecta la audición. O Otitis externa (resuelta) o no afecta las tareas relacionadas con el vuelo o la seguridad	Si el MEA puede determinar que la condición no tiene síntomas ni problemas actuales que interferiría con las tareas de vuelo Y El individuo puede pasar cualquiera de las pruebas de audición aceptables.	EMITIR Anotar Esta información en el PUNTO 61
B. Con complicaciones O Incapacitante O Afecta la audición (no puede pasar ninguna de las pruebas de audición aceptables o el MEA tiene inquietudes).	Envíe lo siguiente para revisión de la AAC: 1. Una nota de progreso clínico detallada y actualizada generada a partir de una visita clínica con el médico tratante de oído, nariz y garganta (ENT) no más de 90 días antes del examen MEA. Debe incluir: • Un resumen detallado de la historia de la condición; • Medicamentos actuales, dosis y efectos secundarios (si los hay); • Hallazgos del examen físico; • Resultados de cualquier prueba realizada; • Diagnóstico; • Evaluación y planificación (pronóstico); y • Hacer un seguimiento. 2. Todos los audiogramas ya realizados.	DIFERIR Envíe la información a la AAC para una posible Emisión Especial.
C. Anomalía del oído externo o pabellón auricular externo (como Malformación de la oreja, Pequeña)	El MEA debe examinar de cerca el oído afectado para detectar otros signos visibles de patología, como fosas preauriculares o quistes de la hendidura braquial u otra evidencia de naturaleza sindrómica. Si el MEA puede determinar que la condición no tiene síntomas ni	EMITIR Anotar Esta información en el PUNTO 61.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	83 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

	problemas actuales que puedan interferir con las tareas de vuelo Y, El individuo puede pasar cualquiera de las pruebas de audición aceptables.	Nota: Si el solicitante no puede pasar ninguna de las pruebas de audición aceptables o el mea tiene inquietudes, el mea debe anotar esto en el PUNTO 61 y DIFERIR.

PUNTO 30. TÍMPANOS

TÍMPANOS
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
Perforación que tiene patología asociada.	Establecer etiología, tratamiento y presentar toda la información médica pertinente.	Requiere decisión dela AAC
Perforación que se ha resuelto sin ningún otrosíntoma clínico.	Envíe toda la información médica pertinente.	Si no hay efectos fisiológicos - EMITIR

Cirugía otológica: Un historial de cirugía otológica no necesariamente descalifica para la certificación médica. La AAC evalúa cada caso de forma individual después de revisar el informe de la cirugía del otólogo. El tipo de prótesis utilizada, la adaptabilidad y el progreso de la persona después de la cirugía y el grado de agudeza auditiva alcanzado son todos factores importantes a tener en cuenta. La MEA debe diferir la emisión a un solicitante que presente un historial de cirugía otológica por primera vez, enviando el informe completo del examen médico, con toda la información complementaria disponible.

Algunas afecciones pueden tener varias causas posibles o presentar múltiples sintomatologías. Los trastornos episódicos de mareos o desequilibrio requieren una evaluación y consideración cuidadosas por parte de la AAC. Los procesos transitorios, como los asociados con la laberintitis aguda o el vértigo posicional benigno, pueden no descalificar a un solicitante cuando se recupera por completo.

PUNTOS 31-34. OJO

MARQUE CADA PUNTO EN LA COLUMNA CORRESPONDIENTE	Normal	Anormal
31. Ojos, generalidades (visión, puntos 50 a 54)		
32. Oftalmoscópica		
33. Pupilas		
34. Motilidad ocular (nistagmo de movimiento paralelo asociado)		



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	84 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

I. Técnicas de examen

Para obtener orientación sobre la realización de pruebas de agudeza visual, campo visual, heteroforias y visión del color, consulte los puntos 50 a 55.

El examen de los ojos debe estar dirigido a la detección de enfermedades o defectos que puedan causar una falla en la función visual durante el vuelo o una incomodidad suficiente para interferir con el desempeño seguro de las funciones del aviador.

El MEA debe explorar personalmente la historia del solicitante haciendo preguntas sobre cualquier cambio en la visión, experiencias visuales inusuales (halos, centelleos, etc.), sensibilidad a la luz, lesiones, cirugía o uso actual de medicamentos. ¿El solicitante informa dificultades excesivas con la fatiga o el cansancio ocular? ¿Tiene antecedentes de enfermedades oculares graves, como glaucoma u otra enfermedad comúnmente asociada con cambios oculares secundarios, como diabetes? (Véase el punto 54. Campo visual y el punto 55. Heteroforia).

- Se recomienda que el MEA considere los siguientes signos durante el curso del examen ocular:
 - Color: enrojecimiento o sufusión de alergia, uso de medicamentos, glaucoma, infección, trauma, ictericia, rubor ciliar de la iritis y el anillo de Kayser-Fleischer verde o marrón de la enfermedad de Wilson.
 - Hinchazón: absceso, alergia, quiste, exoftalmos, mixedema o tumor.
 - Otro: claridad, secreción, sequedad, ptosis, protosis, espasmo (tic), tropión o úlcera.
- Se sugiere establecer una rutina de exámenes oftalmoscópicos para ayudar en la realización de una evaluación ocular integral.
 - Córnea —Observar si hay abrasiones, depósitos de calcio, lentes de contacto, distrofia, queratocono, pterigión, cicatrices o ulceraciones.
 - Pupilas e iris —Busque la presencia de sinequias y uveítis. Durante el examen oftalmoscópico, se deben evaluar el tamaño, la forma y la reacción a la luz. Observe si hay colobomas, reacción a la luz o disparidad en el tamaño.
 - Humor Acuoso —hifema o iridociclitis.
 - Lente —Observar si hay afaquia, decoloración, dislocación, cataratas o una lente implantada.
 - Vítreo —Tenga en cuenta la decoloración, la arteria hialoidea, los flotadores o las hebras.
 - Nervio óptico —Observar si hay atrofia, hemorragia, ahuecamiento o edema de papila.
 - Retina y coroides —examinar en busca de evidencia de coloboma, coroiditis, desprendimiento de retina, retinopatía diabética, retinitis, retinitis pigmentosa, tumor de retina, degeneración macular o de otro tipo, toxoplasmosis, etc.
- Motilidad ocular. La motilidad puede evaluarse haciendo que el solicitante siga una fuente de luz puntual con ambos ojos; el MEA mueve la luz hacia los cuadrantes superior e inferior derecho e izquierdo mientras observa al individuo y los movimientos conjugados de cada ojo. Luego, el MEA lleva la luz al centro del frente y la hace avanzar hacia la nariz observando la convergencia. El nistagmo en el punto



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPITULO VI	
	PAGINAS	85 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

final es un nistagmo fisiológico y no se considera significativo. No es necesario informarlo. (Para una mayor consideración del nistagmo, consulte el punto 50, Visión lejana).

4. Visión monocular. Se considerará que un solicitante tiene visión monocular cuando solo tenga un ojo o cuando la agudeza visual lejana corregida en el ojo más débil no sea mejor que 20/200. Una persona con un ojo o con una agudeza visual efectiva equivalente a la monocular puede ser considerada para la certificación médica, de cualquier clase, a través de la sección de emisión especial en la AAC

La pérdida de agudeza visual se registra en los puntos 50, 51 y 52 del formulario AAC/MED/0309 y se aplican los estándares visuales de la manera habitual. Si no se cumplen los estándares, se debe presentar un Informe de evaluación ocular a la AAC para consideración especial.

Aunque se ha demostrado repetidamente que la visión binocular no es un requisito previo para volar, algunos aspectos de la percepción de profundidad, ya sea por estereopsis o por señales monoculares, son necesarios. El aviador monocular necesita tiempo para desarrollar las técnicas para interpretar las señales monoculares que sustituyen a la estereopsis, como la interposición de objetos, la convergencia, la perspectiva geométrica, la distribución de la luz y la sombra, el tamaño de los objetos conocidos, la perspectiva aérea y la paralaje del movimiento.

Además, el piloto monocular necesita tiempo para compensar la disminución de su campo visual efectivo. El campo visual efectivo de un piloto monocular se reduce hasta en un 30% por la monocularidad. Esto es especialmente importante debido a la distorsión de la velocidad; es decir, el efecto de la velocidad disminuye el campo visual efectivo de tal manera que el campo visual normal se reduce de 180 grados a tan solo 42 grados o menos a medida que aumenta la velocidad. El campo visual efectivo reducido de un piloto monocular se reduciría incluso más de 42 grados por la distorsión de la velocidad.

Por las razones expuestas anteriormente, se recomienda un período de espera de 6 meses para permitir un período de ajuste adecuado para el aprendizaje de técnicas para interpretar las señales monoculares y la adaptación a la reducción del campo visual efectivo.

5. Lentes de contacto. No se permite el uso de lentes de contacto para la corrección de la monovisión:
- No es aceptable el uso de una lente de contacto en un ojo para visión de cerca y en el otro ojo para visión de lejos (por ejemplo: pilotos con miopía más presbicia).
 - No es aceptable el uso de una lente de contacto en un ojo para visión de cerca y no usar ninguna lente de contacto en el otro ojo (por ejemplo: pilotos con presbicia, pero sin miopía).

Además, no se permiten lentes de contacto de diseño que introduzcan color (lentes tintados), restrinjan el campo de visión o disminuyan significativamente la luz transmitida.

Tenga en cuenta: el uso de lentes de contacto binoculares solo para corrección de la visión a distancia es aceptable. En este caso, no se requiere una evaluación especial. Los lentes de contacto binoculares bifocales o multifocales binoculares son aceptables previa evaluación de la AAC.

6. Dispositivos intraoculares. A los aviadores binoculares que utilicen dispositivos oftálmicos multifocales o acomodativos se les puede emitir un certificado médico de aviador de acuerdo con el Protocolo para dispositivos oftálmicos multifocales y acomodativos binoculares.
7. La ortoqueratología (Ortho-K) es el uso de lentes de contacto rígidos permeables al gas, que normalmente se usan solo durante el sueño, para mejorar la visión mediante la remodelación de la



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	86 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

córnea. Se utiliza como alternativa a los anteojos, la cirugía refractiva o para quienes prefieren no usar lentes de contacto mientras están despiertos. La corrección no es permanente y la agudeza visual puede disminuir mientras no se usan los lentes Ortho-K.

No existe una manera razonable o confiable de determinar los estándares para todo el período en que se quitan los lentes. Por lo tanto, para ser considerados calificados, los solicitantes que usan lentes Ortho-K deben cumplir con el estándar de visión aplicable mientras usan los lentes Ortho-K Y deben usar los lentes Ortho-K mientras pilotan una aeronave. La limitación “debe usar lentes Ortho-K mientras realiza funciones de piloto” debe colocarse en el certificado médico.

8. Glaucoma. La MEA debe denegar o diferir la emisión de un certificado médico a un solicitante si hay una pérdida de campos visuales o un cambio significativo en la agudeza visual.

Los solicitantes con glaucoma primario o secundario de ángulo estrecho suelen ser rechazados debido al riesgo de un ataque de cierre angular, debido a síntomas incapacitantes de dolor intenso, náuseas, pérdida transitoria del poder de acomodación, visión borrosa, halos, epífora o iridoparesia. La oclusión venosa central puede ocurrir con pérdida catastrófica de la visión. Sin embargo, cuando la cirugía como la iridectomía o la iridocleisis se ha realizado satisfactoriamente más de 3 meses antes de la solicitud, la probabilidad de dificultades es considerablemente más remota y los solicitantes en esa situación pueden ser considerados favorablemente.

Un solicitante con glaucoma de ángulo abierto unilateral o bilateral puede ser certificado por la AAC (con seguimiento requerido) cuando un informe oftalmológico actual confirme que las presiones están bajo control adecuado, hay poca o ninguna pérdida del campo visual u otras complicaciones, y la persona tolera dosis pequeñas a moderadas de medicamentos permitidos. Las personas que se han sometido a una cirugía de filtro para su glaucoma, o una cirugía combinada de glaucoma/cataratas, pueden ser consideradas cuando estén estables y sin complicaciones. Los solicitantes que usan gotas para los ojos mióticas o midriáticas o toman un medicamento oral para el glaucoma pueden ser considerados para la certificación de Emisión Especial después de que demuestren un control adecuado. Los mióticos como la pilocarpina causan constricción pupilar y podrían interferir con la visión nocturna.

9. Gafas de sol. Las gafas de sol no son aceptables como único medio de corrección para cumplir con los estándares visuales, pero pueden usarse como respaldo si brindan la corrección necesaria. Se debe alentar a los aviadores a usar gafas de sol en condiciones brillantes. Las gafas de sol son adecuadas para la luz del día, pero hay que tener en cuenta que, en condiciones de poca iluminación, pueden perjudicar la visión. Cabe señalar que las gafas de sol no protegen los ojos de los efectos de la radiación ultravioleta sin cristales o revestimientos especiales y que las lentes fotosensibles no son adecuadas para la aviación porque responden demasiado lentamente a los cambios de intensidad de la luz. Los denominados "bloqueadores de luz azul" pueden no ser adecuados, ya que bloquean la luz azul que se utiliza en muchas pantallas de panel actuales. Las gafas de sol polarizadas son inaceptables si el parabrisas también está polarizado.

10. Procedimientos refractivos. La AAC acepta los siguientes procedimientos refractivos y Medicamentos para la corrección de la agudeza visual:

- Queratotomía radial (RK)
- Epiqueratofaquia



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	87 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

- Queratomileusis in situ asistida por láser (LASIK), incluida la LASIK guiada por frente de onda
- Queratectomía fotorrefractiva (PRK)
- Queratoplastia conductiva (CK)*

Tenga en cuenta que estos procedimientos tienen posibles efectos adversos que podrían ser incompatibles con las tareas de vuelo, incluidos: cicatrices u opacidades en la córnea, empeoramiento o variabilidad de la visión y deslumbramiento nocturno.

La AAC espera que los aviadores no reanuden sus funciones hasta que el profesional de la salud que los atiende determine que su visión posoperatoria se ha estabilizado, no hay efectos adversos significativos ni complicaciones (como halos, anillos, neblina, visión nocturna deteriorada y deslumbramiento), se cumplen los estándares de visión apropiados y han sido revisados por la UMAFH. Cuando se toma esta determinación, el aviador debe hacer que el profesional de la salud que lo atiende documente esto en el registro de atención médica, del cual se debe enviar una copia a la UMAFH antes de reanudar sus funciones de aviador. Si la determinación del profesional de la salud es favorable y después de la consulta y revisión por parte de un MEA, el solicitante puede reanudar sus funciones de aviador, a menos que la AAC le informe lo contrario.

Se puede emitir un certificado médico a un solicitante tratado con un procedimiento refractivo si cumple con los estándares de agudeza visual y el Informe de evaluación ocular y el mismo indica que la curación es completa; la agudeza visual se mantiene estable; y el solicitante no sufre secuelas como intolerancia al deslumbramiento, halos, anillos, visión nocturna deteriorada o cualquier otra complicación. No debe haber otra patología en el ojo o los ojos afectados. Debe ser certificado por la UMAFH.

Si el procedimiento se realizó hace 2 años o más, la AAC puede aceptar la evaluación ocular del MEA y una declaración del aviador sobre la ausencia de secuelas adversas.

Si el procedimiento se realizó dentro de los últimos 2 años, el aviador debe proporcionar un informe a la UMAFH del profesional de atención médica tratante para documentar la fecha del procedimiento, cualquier efecto adverso o complicación y cuándo regresó el aviador a las funciones de vuelo. Si el informe es favorable y el aviador cumple con los estándares de visión apropiados, se puede considerar la recertificación para la Clase I, y certificación para la Clase II, tres (3) a seis (6) meses después de la cirugía refractiva, a menos que la AAC le informe lo contrario.

***Queratoplastia conductiva (CK):** La CK se utiliza para corregir la hipermetropía. Como este procedimiento no se considera permanente y se espera una regresión de la agudeza visual con el tiempo, la AAC puede otorgar una autorización para la emisión especial de un certificado médico a un solicitante que haya tenido CK.

La AAC evalúa los procedimientos de CK de forma individual después de un período de espera de 6 meses. El período de espera es necesario para permitir un período de ajuste adecuado para la agudeza visual fluctuante. El MEA puede facilitar la revisión de la AAC obteniendo todos los registros médicos pre y postoperatorios, un Informe de evaluación ocular de un especialista ocular tratante o evaluador con comentarios sobre cualquier efecto adverso o complicación relacionada con el procedimiento.

II. Disposición médica aeroespacial



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	88 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

Los solicitantes con muchas afecciones visuales pueden considerarse calificados para la certificación de la AAC luego de recibir y revisar las evaluaciones especializadas y los registros médicos pertinentes.

Los ejemplos incluyen desprendimiento de retina con corrección quirúrgica, glaucoma de ángulo abierto bajo control adecuado con medicación y glaucoma de ángulo estrecho después de corrección quirúrgica.

El MEA no puede emitir un certificado después de una cirugía de cataratas con o sin implante de lente(s). Deberá remitir la información a la AAC

La siguiente es una tabla que enumera las condiciones más comunes de importancia aeromédica y el curso de acción que debe tomar el MEA según lo definido por el protocolo y la disposición en la tabla. No se deben emitir certificados médicos a un solicitante con condiciones médicas que requieran una prórroga, o para cualquier condición no incluida en la tabla que pueda resultar en una incapacidad repentina o sutil sin consultar a la AAC. Se debe presentar documentación médica para cualquier condición a fin de respaldar la emisión de un certificado médico de aviador.

PUNTO 31. OJOS - GENERALIDADES

OJOS – GENERAL
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
Ambliopía* Certificación inicial	Enviar documentación a la AAC	DIFERIR Requiere decisión de la AAC
Las afecciones congénitas o adquiridas (ya sean agudas o crónicas) de cualquiera de los ojos o sus anexos, que pueden interferir con las funciones visuales, pueden progresar hasta ese grado o pueden agravarse al volar (tumores y ptosis que oscurecen la pupila, enfermedad inflamatoria aguda de los ojos y los párpados, cataratas o queratocono).	Presentar toda la información médica pertinente y el informe del estado actual. Para queratocono, incluir si están disponibles resultados de estudios de imagen como queratometría, videoqueratografía, etc., con correlación clínica. Nota: el solicitante debe tener la agudeza visual corregida en el mejor de los casos antes de la evaluación.	DIFERIR Requiere decisión de la AAC
Cualquier patología oftálmica que refleje una enfermedad sistémica grave (por ejemplo, diabetes) y, retinopatía hipertensiva.	Presentar toda la información médica pertinente y el informe del estado actual. (Si aplica, ver Protocolos para Diabetes e Hipertensión)	DIFERIR Requiere decisión de la AAC



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	89 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

Diplopía	Enviar documentación a la AAC	DIFERIR Requiere decisión de la AAC.
Pterigión	Anotar en el PUNTO 61 los hallazgos	Si es menos del 50% dela córnea y no afecta la visión central EMITIR De lo contrario, se requiere la decisión dela AAC.

OJOS - CIRUGÍA REFRACTIVA
(Usar para cirugías visuales electivas como la cirugía refractiva corneal con láser excimer [LASIK, PRK, SMILE])
Todas las clases
(Actualizado en diciembre 2025)

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
A. Cirugía realizada hace tres (3) o más meses Y - Recuperación total, - Dado de alta de los cuidados postoperat orios, y - Sin tomar ningún medicamento. El individuo se encuentra con el estándares de visión para la clase aplicada:	Generalmente, no representan un problema aeromédico. Si el MEA puede determinar que la afección está bajo control y la visión cumple con los estándares, sin síntomas que interfieran con el vuelo o las tareas relacionadas con la seguridad, tales como: - Deslumbramiento - Halos - Pérdida de sensibilidad al contraste - Mala visión nocturna Y la persona cumple con los estándares de visión para la clase aplicada. Recordatorio: Anote si fue necesaria alguna corrección para cumplir con los estándares y, de ser así, aplique la Limitación Uso de lentes correctores.	EMITIR Anota esto Información en el punto 61.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	90 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

B. Cirugía realizada en los últimos 3 meses.	El MEA debe revisar el formulario completo y firmado. Resumen del estado de la cirugía refractiva ocular del oftalmólogo o del optometrista. Si todos los elementos caen en la columna “SÍ”, la persona cumple con los estándares de visión y el MEA no tiene ninguna preocupación:	EMITIR Anotar en el punto 61 y enviar evaluación a la AAC para su conservación en el archivo.
C. Todos los demás, incluidos: • Complicaciones • No cumple con los estándares de visión • Calidad de la visión afectada	Presente lo siguiente para su revisión por la FAA: 1. Nota de progreso clínico actual y detallada generado a partir de una visita a la clínica con el médico tratante oftalmólogo no más de90 días antes del examen MEA. Debe incluir: • Un resumen detallado de la historia clínica de la afección; • Medicamentos actuales, dosis y efectos secundarios (si los hubiera); • Hallazgos del examen físico; • Resultados de cualquier prueba realizada; • Diagnóstico; • Evaluación y planificación; • Pronóstico; y • Hacer un seguimiento. 2. La nota de evolución clínica debe incluir específicamente la mejor corrección agudeza visual para visión lejana y cercana (intermedia - si tiene 50 años o más y es de primera o segunda clase). Si no se cumplen los estándares de visión, debe comentarse. Incluya si se prevé que la agudeza visual cambie. Copias de cualquier prueba realizada (campos visuales, etc.)	DIFERIR Enviar el información a la AAC para un posible Certificado Médico de Excepción Anotar (elementos o hallazgos) en el Punto 61.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	91 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

OJOS – RESUMEN DEL ESTADO DE LA CIRUGÍA REFRACTIVA

Utilizar para **cirugía refractiva corneal electiva** como LASIK, SMILE, PRK

Nombre _____ CIP# _____

Fecha de nacimiento: _____

Si el piloto o el controlador de tráfico aéreo tiene una CME por cualquier otra afección ocular, queratocono, queratoplastia conductiva (CK), extracción de cristalino transparente, pérdida de campo visual o si se trata de un procedimiento no aprobado por la AAC: **DETENERSE**. No utilice este resumen, envíe todas las notas de progreso clínico o consulte con la AAC.

Por favor, solicite a su **oftalmólogo u optometrista** que complete y firme esta hoja

Ojo derecho (OD)Ojo izquierdo (OI)

FECHA DE LA CIRUGÍA_____/_____/_____

Tiene el PERÍODO MÍNIMO DE RECUPERACIÓN

1. Dos (2) semanas:
- a. LASIK

b. SMILE

c. Doce (12) semanas: PRK
2. Ausente de complicaciones quirúrgicas o postoperatorias (por ejemplo, presión elevada, cicatrización retardada), dado de alta de cuidados postoperatorios y SIN problemas clínicos*.
3. Sin ningún medicamento oftálmico recetado o con la reducción gradual de la medicación habitual según el cirujano.
4. Sin síntomas visuales adversos que interfieran con la función visual: deslumbramiento, halos, fotofobia, visión doble, visión borrosa, disminución de la calidad de la visión en condiciones de poca luz (atardecer, amanecer, noche), ni dificultad para conducir de noche. PRECAUCIÓN: estos procedimientos pueden afectar la visión nocturna; consulte específicamente sobre la calidad de la visión nocturna.
5. Los resultados visuales se han estabilizado, se ha aplicado la corrección de lentes (si fue necesaria) y la mejor visión corregida cumple con los estándares. Indique la agudeza visual a continuación.

SI	NO*



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	92 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

Agudeza visual [Estándares médicos]	Derecha (OD)	Izquierda (OS)	Corrección utilizada (sí o no)
Distante	20/	20/	
Cerca (16")	20/	20/	
Intermedio (32")Edad de 50 años o más.	20/	20/	

* Si tiene alguna inquietud, descríbala a continuación o adjunte una nota de progreso clínico.

Firma del oftalmólogo u optometrista _____Fecha_____

Pilotos: Envíen este resumen o toda la documentación de respaldo que aborde cada punto a su MEA para su envío a la AAC.

MEA: Si **TODOS** los elementos se encuentran claramente en la columna “Sí” y el individuo cumple con los requisitos de visión para la clase, el MEA puede emitir el certificado.

Si **Cualquier** elemento cae en la columna sombreada “NO”, el MEA **DEBE DIFERIR**. El médico examinador deberá indicar qué aspecto motivó el aplazamiento y explicar cualquier respuesta negativa. Adjunte la(s) nota(s) de evolución clínica más reciente(s) que aborde(n) estos puntos.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	93 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

IMPLANTE DE LENTE

Reemplazo del cristalino (catarata o refractiva).

(Uso para cirugía de la visión como implantación de lentes, lentes intraoculares [LIO], o cirugía de cataratas con implante de lente intraocular.
Todas las clases (Actualizado en diciembre 2025)

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
A. Cirugía realizada hace tres (3) o más meses Y - Recuperación total, - Dado de alta de los cuidados postoperatorios, y - Sin tomar ningún medicamento. El individuo se encuentra con el estándares de visión para la clase aplicada:	Generalmente, no representan un problema aeromédico. Si el MEA puede determinar que la afección está bajo control y la visión cumple con los estándares, sin síntomas que interfieran con el vuelo o las tareas relacionadas con la seguridad, tales como: - Deslumbramiento - Halos - Pérdida de sensibilidad al contraste - Mala visión nocturna Y la persona cumple con los estándares de visión para la clase aplicada. Recordatorio: Anote si fue necesaria alguna corrección para cumplir con los estándares y, de ser así, aplique la Limitación Uso de lentes correctores.	EMITIR Anota esto Información en el punto 61.
B. Cirugía realizada en los últimos 3 meses.	El MEA debe revisar el formulario completo y firmado. Resumen del estado del implante de lentes intraoculares del oftalmólogo o del optometrista. Si todos los elementos caen en la columna “Sí”, la persona cumple con los estándares de visión y el MEA no tiene ninguna preocupación:	EMITIR Anotar en el punto 61 y enviar evaluación a la AAC para su conservación en el archivo.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	94 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

C. Todos los demás, incluidos: • Complicaciones • No cumple con los estándares de visión • Calidad de la visión afectada	Presente lo siguiente para su revisión por la FAA: 3. Nota de progreso clínico actual y detallada generado a partir de una visita a la clínica con el médico tratante oftalmólogo no más de 90 días antes del examen MEA. Debe incluir: • Un resumen detallado de la historia clínica de la afección; • Medicamentos actuales, dosis y efectos secundarios (si los hubiera); • Hallazgos del examen físico; • Resultados de cualquier prueba realizada; • Diagnóstico; • Evaluación y planificación; • Pronóstico; y • Hacer un seguimiento. 4. La nota de evolución clínica debe incluir específicamente la mejor corrección agudeza visual para visión lejana y cercana (intermedia - si tiene 50 años o más y es de primera o segunda clase). Si no se cumplen los estándares de visión, debe comentarse. Incluya si se prevé que la agudeza visual cambie. 5. Copias de cualquier prueba realizada (campos visuales, etc.)	DIFERIR Enviar el información a la AAC para un posible Certificado Médico de Excepción Anotar (elementos o hallazgos) en el Punto 61.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	95 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

OJOS – RESUMEN DEL ESTADO DEL IMPLANTE DE LENTES

Cirugía que reemplaza el cristalino natural del ojo. También se denomina implantación de lente intraocular.
Reemplazo; Lente intraocular (LIO); o cirugía de cataratas con implante de lente.

Nombre _____ CIP# _____

Fecha de nacimiento: _____

Si el piloto o el controlador de tráfico aéreo tiene una CME por cualquier otra afección ocular, queratocono, queratoplastia conductiva (CK), extracción de cristalino transparente, pérdida de campo visual o si se trata de un procedimiento no aprobado por la AAC: **DETENERSE**. No utilice este resumen, envíe todas las notas de progreso clínico o consulte con la AAC.

Por favor, solicite a su **oftalmólogo u optometrista** que complete y firme esta hoja

Ojo derecho (OD)Ojo izquierdo (OI)

FECHA DE LA CIRUGÍA_____/_____/_____

1. Tiene el PERÍODO MÍNIMO DE RECUPERACIÓN

- Dos (2) semanas

• Lente monofocal (implante estándar)

• Lente tórica o correctora del astigmatismo

Lente ajustable con luz (LAL) –**Seis (6) semanas en total** Incluir dos (2) semanas después del ajuste final/bloqueo de lentes y la retirada de la protección UV.

- Doce (12) semanas

• Lentes correctoras de presbicia

• Lente multifocal o de profundidad de foco extendida (EDOF).

2. Ausente de complicaciones quirúrgicas o postoperatorias (por ejemplo, presión elevada, cicatrización retardada), dado de alta de cuidados postoperatorios y SIN problemas clínicos*.
3. Sin ningún medicamento oftálmico recetado o con la reducción gradual de la medicación habitual según el cirujano.
4. Sin síntomas visuales adversos que interfieran con la función visual: deslumbramiento, halos, fotofobia, visión doble, visión borrosa, disminución de la calidad de la visión en condiciones de poca luz (atardecer, amanecer, noche), ni dificultad para conducir de noche. PRECAUCIÓN: estos procedimientos pueden afectar la visión nocturna; consulte específicamente sobre la calidad de la visión nocturna.

SI	NO*



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	96 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

5. Los resultados visuales se han estabilizado, se ha aplicado la corrección de lentes (si fue necesaria) y la mejor visión corregida cumple con los estándares. Indique la agudeza visual a continuación.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	97 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

Agudeza visual [Estándares médicos]	Derecha (OD)	Izquierda (OS)	Corrección utilizada (sí o no)
Distante	20/	20/	
Cerca (16")	20/	20/	
Intermedio (32"):Edad de 50 años o más.	20/	20/	

* Si tiene alguna inquietud, descríbala a continuación o adjunte una nota de progreso clínico.

Firma del oftalmólogo u optometrista _____ Fecha _____

Pilotos: Envíen este resumen o toda la documentación de respaldo que aborde cada punto a su MEA para su envío a la AAC.

MEA: Si **TODOS** los elementos se encuentran claramente en la columna “Sí” y el individuo cumple con los requisitos de visión para la clase, el MEA puede emitir el certificado.

Si **Cualquier** elemento cae en la columna sombreada “NO”, el MEA **DEBE DIFERIR**. El médico examinador deberá indicar qué aspecto motivó el aplazamiento y explicar cualquier respuesta negativa. Adjunte la(s) nota(s) de evolución clínica más reciente(s) que aborde(n) estos puntos.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	98 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

PUNTO 32. OFTALMOSCOPIA

OFTALMOSCOPIA

Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
• Coriorretinitis; • Coloboma; • Úlcera corneal Distrofia; • Atrofia óptica o neuritis; • Degeneración de la retina o • Desapego; • Retinitis pigmentosa; • Edema de papila; o uveítis	Presentar toda la documentación médica pertinente. Informe de información y situación actual.	Requiere Decisión de la AAC
Glaucoma (tratado o no tratado)	Presentar toda la documentación médica pertinente. Informe de información y situación actual	Seguir CAPE- Glaucoma Hoja de trabajo . Si el aviador cumple con todos los criterios de certificación, se otorga. Todos los demás requiere la decisión de la AAC. Envíe todos los datos de evaluación. Emisión especial inicial- Requiere decisión de la AAC
Degeneración macular; Desprendimiento macular	Presentar toda la información médica pertinente y el informe del estado actual.	Requiere decisión de la AAC
Tumores	Presentar toda la información médica pertinente y el informe del estado actual.	Requiere decisión de la AAC
Oclusión vascular;retinopatía	Presentar toda la información médica pertinente y el informe del estado actual.	Requiere decisión de la AAC



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	99 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

DEGENERACIÓN RETICULAR/LATTICE

Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
A. Historia de la degeneración reticular (Reportado por el individuo o visto en notas de progreso).	Si el MEA puede determinar que el individuo no tiene síntomas que puedan interferir con el vuelo o con las tareas relacionadas con la seguridad, incluidos: • Centellos de luz repentina; • Objetos flotantes no reales (Moscas volantes); • Disminución de la visión; y/o • Visión borrosa, sombra repentina Y El individuo cumple con los estándares de visión para la clase aplicada.	EMITIR Anote esta información en el PUNTO 61.
Todos los demás síntomas O No cumple con los estándares de visión. O La calidad de la visión se ve afectada O Tratado con cirugía láser	Envíe lo siguiente para revisión de la AAC: 1. Una nota de progreso clínico detallada y actualizada generada a partir de una visita clínica con el oftalmólogo u optometrista tratante no más de 90 días antes del examen MEA. Debe incluir: • Un resumen detallado de la historia de la condición; • Medicamentos actuales, dosis y efectos secundarios (si los hay); • Hallazgos del examen oftalmológico; • Resultados de cualquier prueba realizada; • Diagnóstico; • Evaluación y planificación; • Pronóstico y seguimiento. 2. La nota sobre el progreso clínico debe incluir específicamente la mejor	DIFERIR Envíe la información a la AAC para un posible Especial Emisión Anotar (elementos o hallazgos) en el PUNTO 61.

AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	100 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

	agudeza visual corregida para visión cercana y lejana (intermedia, si tiene 50 años o más y de primera o segunda clase). Si no se cumplen los estándares de visión, se debe analizar este tema. Incluya la nota si se espera que la agudeza visual cambie. 3. Copias de cualquier prueba realizada (campos visuales, etc.)	

CAPE - Hoja de trabajo sobre el glaucoma

Para determinar la elegibilidad del solicitante para la certificación, el MEA debe revisar un Nota de Progreso generado a partir de una visita clínica con el médico tratante o especialista no más de 90 días antes del examen MEA. Si el solicitante cumple con TODOS los criterios de certificación aceptables que se enumeran a continuación, el MEA puede emitirlo. Los solicitantes de primera o segunda clase deben proporcionar esta información anualmente; los solicitantes de tercera clase deben proporcionar la información con cada examen requerido.

MEA DEBE REVISAR	CRITERIOS DE CERTIFICACIÓN ACEPTABLES
El oftalmólogo tratante encuentra la condición es estable con el régimen actual y no se recomiendan cambios.	☐ Sí
Edad en el momento del diagnóstico	☐ 40 años o más
Formulario de oftalmología de la AAC o informe médico tratante equivalente que documente las consideraciones a continuación:	☐ Sí
Tipos aceptables de glaucoma	☐ Ángulo abierto en monitoreo y estable, Hipertensión ocular o Sospechoso de glaucoma en monitoreo y estable, o antecedentes de glaucoma de ángulo estrecho/ángulo cerrado que ha sido tratado con iridectomía/iridotomía (quirúrgica o láser) y actualmente está estable. NO aceptable: Glaucoma de tensión normal, glaucoma secundario debido a inflamación, traumatismo o la presencia de cualquier otra lesión ocular significativa. patología (por ejemplo, glaucoma neo vascular debido a retinopatía diabética proliferativa o una oclusión isquémica de la vena central o glaucoma uveítico)
Daño nervioso documentado o trabeculectomía (cirugía de filtración)	☐ No
Medicamentos	☐ Ninguno o análogos de prostaglandinas (Xalatan, Lumigan, Travatan o Travatan Z), inhibidores de la anhidrasa carbónica (Trusopt y Azopt), betabloqueantes (Timoptic, etc.) o agonistas alfa (Alphagan). Se aceptan colirios combinados



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	101 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

	NO aceptable para CAPE: Pilocarpina u otros mióticos, cicloplégicos(atropina) o medicamentos orales.
Efectos secundarios de los medicamentos	☐ Ninguno
Presión intraocular	☐ 23 mm Hg o menos en ambos ojos
CUALQUIER evidencia de defecto o campos visuales no confiables reportados Pruebas de campo visual aceptables: Humphrey 24-2 o 30-2 (ya sea SITA o de umbral completo), Octopus (ya sea TOP o de umbral completo). Otras pruebas formales de campo visual pueden ser aceptables, pero debe llamar para obtener aprobación. Confrontación o no es aceptable la prueba de detección del campo visual.	☐ No

MEA DEBE ANOTAR en el PUNTO 61 uno de los siguientes:

- ☐ Glaucoma calificado por CAPE. (Enviar documentos a la AAC).
- ☐ Tiene CME
- ☐ NO tiene glaucoma calificado por CAPE. Diferir la solicitud. (Presentar documentos de respaldo).



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	102 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

PUNTO 33. PUPILAS

PUPILAS
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
La disparidad en el tamaño o la reacción a la luz (defecto pupilar aferente) requiere aclaración y/o evaluación adicional.	Presentar toda la información médica pertinente y el informe del estado actual.	Requiere decisión de la AAC
Ausencia de reacción a la luz en cualquier de los ojos, aguda o crónica.	Presentar toda la información médica pertinente y el informe del estado actual.	Requiere decisión de la AAC
Nistagmo ¹	Presentar toda la información médica pertinente y el informe del estado actual.	Requiere decisión de la AAC
Sinequias, anteriores o posteriores	Presentar toda la información médica pertinente y el informe del estado actual.	Requiere decisión de la AAC

PUNTO 34. MOTILIDAD OCULAR

MOTILIDAD OCULAR
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
Ausencia de alineación conjugada en cualquier cuadrante	Presentar toda la información médica pertinente y el informe del estado actual.	Requiere decisión de la AAC
Incapacidad de converger hacia un objeto cercano	Presentar toda la información médica pertinente y el informe del estado actual.	Requiere decisión de la AAC
Parálisis con pérdida del movimiento ocular en cualquier dirección.	Presentar toda la información médica pertinente y el informe del estado actual.	Requiere decisión de la AAC

¹ El nistagmo de aparición reciente es motivo para denegar o DIFERIR la emisión del certificado. Cualquier evaluación neurológica o de otro tipo reciente de la que disponga el examinador debe presentarse a la AAC. Si el nistagmo ha estado presente durante varios años y no ha empeorado recientemente, normalmente es necesario considerar únicamente el impacto que tiene el nistagmo sobre la agudeza visual. El examinador debe ser consciente de cómo el nistagmo puede verse agravado por las fuerzas de aceleración que se encuentran comúnmente en la aviación y por la mala iluminación.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	103 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

PUNTO 35. PULMONES Y TÓRAX

MARQUE CADA PUNTO EN LA COLUMNA CORRESPONDIENTE	Normal	Anormal
35. Pulmones y tórax (no incluye examen de mamas)		

I. Técnicas de examen

No se requiere examen de mamas a menos que lo indiquen los antecedentes médicos o los síntomas. Puede realizarse a discreción del examinador y de la solicitante.

- Si el historial médico o los síntomas no justifican el examen de estos elementos, él MEA debe marcar “normal”.
- Si el historial médico o los síntomas justifican el examen de estos elementos, el MEA debe marcar “anormal” en el PUNTO 61 y anotar en el PUNTO 61 el motivo por el que se realizó el examen y cualquier hallazgo.

II. Disposiciones médicas aeroespaciales

Las siguientes tablas enumeran las condiciones más comunes de importancia aeromédica y el curso de acción que debe tomar el MEA, según lo definido por cualquier protocolo y disposición correspondiente en la tabla. No se deben emitir certificados médicos a un solicitante con condiciones médicas que requieran una prórroga, o para cualquier condición no incluida en la tabla que pueda resultar en una incapacidad repentina o sutil sin consultar a la AAC. En la mayoría de los casos, se debe presentar documentación médica para estas condiciones a fin de respaldar la emisión de un certificado médico.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	104 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

ALERGIAS

Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
Alergias severas	Presentar toda la información médica pertinente y el informe delestado actual, incluyendo la duración de los síntomas, el nombre y la dosis de los medicamentos y los efectos secundarios.	Requiere decisión de la AAC
La fiebre del heno se controla únicamente con desensibilización sin antihistamínicos u otros medicamentos.	Presentar toda la información médica pertinente y el informe del estado actual, incluyendo la duración de los síntomas, el nombre y la dosis de los medicamentos y los efectos secundarios.	Si responde al tratamiento y no tiene efectos secundarios. EMITIR De lo contrario, se requiere la decisiónde la AAC.

Para la fiebre del heno que requiere antihistamínicos, ver la Sección de Productos Farmacéuticos aceptados.

ASMA

Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
Síntomas asmáticos leves o estacionales	Revise toda la información médica pertinente y el informe del estado actual, incluidos los exámenes de función pulmonar (PFT), la duración de los síntomas, el nombre y la dosis de los medicamentos y los efectos secundarios para su consideración de emisión especial.	Sigue el CAPE - Asma Hoja de trabajo . Si el aviador cumple con todos los criterios de certificación, seotorga. Todos los demás requiere la decisión de la AAC. Envíe todos los datos de evaluación.
Síntomas asmáticos graves y frecuentes	Envíe toda la información médica pertinente y el informe del estado actual, incluidos los exámenes PFT, la duración de los síntomas, el nombre y la dosis de los medicamentos y	Emisión especial inicial- Requiere decisión de la AAC



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	105 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

	los efectos secundarios para su consideración de emisión especial.	

CAPE - Hoja de trabajo sobre el asma

Para determinar la elegibilidad del solicitante para la certificación, el MEA debe revisar una Nota de progreso clínico generado a partir de una visita clínica con el médico tratante o especialista no más de 90 días antes del examen MEA. Si el solicitante cumple con TODOS los criterios de certificación aceptables que se enumeran a continuación, el MEA puede emitirlo. Los solicitantes de primera o segunda clase deben proporcionar esta información anualmente; los solicitantes de tercera clase deben proporcionar la información con cada examen requerido.

MEA DEBE REVISAR	CRITERIOS DE CERTIFICACIÓN ACEPTABLES
El médico tratante considera que la condición es estable con el régimen actual y no recomienda cambios.	[] Sí
Síntomas: estables y bien controlados (con o sin medicación)	[] Sí para todo lo siguiente: - Frecuencia de los síntomas: no más de 2 días por semana - Uso de agonistas beta de acción corta inhalados (inhalador de rescate): no más de 2 veces por semana. - Uso de corticosteroides orales para exacerbaciones: no más de 2 veces al año. - En el último año: o No se permiten hospitalizaciones para pacientes internados. o No más de 2 visitas a clínicas ambulatorias/atención de urgencia por exacerbaciones (con síntomas totalmente resueltos).
Medicamentos aceptables NO aceptable para CAPE: Anticuerpos monoclonales	[] Uno o más de los siguientes: - Agonista beta de acción prolongada inhalado - Agonista beta de acción corta inhalado (p. ej., albuterol) - Corticosteroides inhalados - antagonista del receptor de leucotrienos (p. ej., montelukast [Singulair]). Nota: Se acepta un tratamiento breve con esteroides orales o intramusculares durante una exacerbación. El médico en jefe debe advertir al piloto que no debe volar hasta que haya completado el tratamiento con esteroides orales y el piloto esté libre de síntomas.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	106 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

Pruebas de función pulmonar*	[] Actual dentro de los últimos 90 días
No se requiere PFT si el único tratamiento es el uso PRN uno o dos días a la semana de un agonista beta de acción corta (por ejemplo, albuterol).	[] FEV1, FVC y FEV1/FVC son todos iguales o mayores que el80 % previsto antes de los broncodilatadores.

MEA DEBE ANOTAR en el PUNTO 61 uno de los siguientes:

- [] Asma calificado por CAPE.(Debe enviar documentos a la AAC).
- [] Tiene CME.
- [] NO tiene asma calificada por CAPE. Diferir a la AAC. (Presentar documentos de respaldo.)

PECTUM EXCAVATUM
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
A. Asintomático; Leve; o Corregido quirúrgicamente	Si el MEA puede determinar que la condición se ha resuelto completamente sinsecuelas y sin síntomas ni problemas actuales que puedan interferir con las tareas de vuelo.	EMITIR Anotar Esta información en el PUNTO 61. Si se encuentra alguna causa subyacente, consulte
B. Grave y sin corregir O Afecta la función cardíaca o pulmonar.	Envíe lo siguiente para revisión de la AAC: 1. La nota de evolución clínica más reciente y detallada generada a partir de una visita clínica con el médico tratante. Debe incluir: • Un resumen detallado de la historia de la condición; • Medicamentos actuales, dosis y efectos secundarios (si los hay); • Hallazgos del examen físico; • Resultados de cualquier prueba realizada; • Diagnóstico; • Evaluación y planificación;	DIFERIR Presentar la información a la AAC para una posible Emisión Especial Anotar (elementos o hallazgos) en el PUNTO 61.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	107 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

	• Pronóstico; y • Hacer un seguimiento. 2. Copias de cualquier prueba ya realizada, como pruebas de función pulmonar, eco cardíaco, resonancia magnética cardíaca, pruebas de esfuerzo, etc. Si el MEA tiene inquietudes sobre la capacidad del solicitante para operar la aeronave durante procedimientos de rutina o de emergencia, explique en el PUNTO 61.	

Enfermedad pulmonar obstructiva crónica (EPOC); Enfisema; Bronquitis crónica
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
A. Etapa GOLD 1A o 2A en la evaluación multidimensional del EPOC y • La SpO2 en reposo es del 96 % o superior. • Post- broncodilatador El FEV1 es del 61 % o superior. • Resultados de la prueba de caminata de 6 minutos: ○ Caída del 1- 3% en SpO2 desde el valor inicial y ○ Caminó 400 metros o más. • Tratado con 3 medicamentos o menos (excluyendo un inhalador de rescate).	Envíe lo siguiente: 1. El Resumen del estado de la EPOC (para agilizar el procesamiento de los casos); 2. Una nota de progreso clínico actual y detallada del médico tratante o de un neumólogo certificado no más de 90 días antes del examen MEA; 3. La nota de progreso debe incluir específicamente: • Historia de la condición (cómo fue) diagnosticados, tratamientos pasados y actuales); • Gravedad actual de la enfermedad utilizando Evaluación multidimensional GOLD; • Historia de exacerbaciones agudas o otras complicaciones; • Lista de medicamentos	DIFERIR Presentar la información a la AAC para una posible Emisión Especial Anotar (elementos o hallazgos) en el Punto 61.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	108 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

• NO tomar esteroides orales diariamente TODOS LOS DEMÁS, ver	indicando presencia o ausencia de efectos secundarios y fechas de uso; • Hallazgos del examen físico; • Plan de tratamiento; y • Pronóstico; 4. Prueba de función pulmonar (PFT) realizada no más de 90 días antes del examen MEA. La PFT debe ser pre y pos broncodilatador e incluir curvas deflujo y volumen; 5. Prueba de caminata de 6 minutos actual; 6. Los análisis de laboratorio deben incluir hemograma completo de los últimos 90 días y cualquier otra prueba que se considere indicada o ya realizada; y 7. Resultados de cualquier prueba o estudio por imágenes ya realizado.	
B. Todos los demás (o cualquiera de los siguientes) Cualquier etapa GOLD que no sea 1A o 2A en la evaluación multi-dimensional de la EPOC ☐ • La SpO2 en reposo es del 95 % o menos ☐ • Post- broncodilatador El FEV1 es del 60% Predicho o menos ☐ • Resultados de la prueba de caminata de 6 minutos:	Envíe lo siguiente: TODOS los elementos de la fila A SIN EMBARGO: • La evaluación, actual y detallada. la nota de progreso clínico debe ser de un NEUMÓLOGO certificado por la junta. • La prueba de función pulmonar (PFT) debe incluir DLCO, tanto pre como post broncodilatador, e incluir loops de flujo y volumen.	DIFERIR Envíe la información a la AAC para una posible Emisión especial Anotar (elementos o hallazgos) en el Punto 61.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	109 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

○ Caída de más del 3 % en SpO2 desde el valor inicial ○ Caminó menos de 400 metros O • Tratado con 4 o más medicamentos (excluyendo un inhalador de rescate) O • Uso diario de esteroides orales.		



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	110 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

Resumen del estado de la enfermedad pulmonar obstructiva crónica (EPOC)

Nombre:_____ Fecha de nacimiento: _____

de Identificación: _____

Solicite a su neumólogo o al médico que trata su EPOC que le proporcione la información solicitada en el espacio provisto. Envíe este resumen y una nota de progreso clínico detallada y actualizada que aborde cada punto. Adjunte una copia de la prueba de función pulmonar (n.º 3) y los resultados de la prueba de caminata de 6 minutos (n.º 4) y envíelos a su MEA o envíelos por correo a la AAC:

1. ¿El individuo está clasificado como estadio GOLD 1 o 2a y es estable, sin hospitalizaciones ni exacerbaciones moderadas o graves en el último año?

SÍNO
2. La saturación de oxígeno en reposo es del 96% o superior.
3. Prueba de Función Pulmonar (PFT), realizada no más de 90 días atrás: ¿El FEV1 posbroncodilatador es mayor al 60 % del previsto?

SÍNO
4. Prueba de caminata de 6 minutos, (prueba de 6 minutos) realizada hace no más de 90 días. ¿Los resultados confirman lo siguiente?

a. Caída de SpO2 menor o igual al 3 % desde el valor inicial y

b. Caminó 400 metros o más

SÍNO
5. Medicamentos.

a. Tratado con tres (3) medicamentos o menos, excluyendo un inhalador de rescate (por ejemplo, Trelegy más albuterol) y

b. No es necesaria prednisona oral (o similar)/no se utiliza a diario.

Adjuntar resultados de pruebas
6. Explique cualquier respuesta “NO” u otras inquietudes. (Adjunte una nota de progreso clínico detallada y actualizada).

SÍNO

Firma del médico tratante

(Círculo: Neumólogo; Médico de cabecera; Otro)

Fecha de evaluación

Nombre o sello de la oficina

Teléfono

AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	111 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

ENFERMEDAD DE LOS PULMONES, LA PLEURA O EL MEDIASTINO
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
Abscesos Enfermedad micótica activa Tuberculosis activa	Presentar toda la información médica pertinente y el informe del estado actual.	Requiere decisión de la AAC
Fístula broncopleural, que incluye toracostomía	Presentar toda la información médica pertinente y el informe del estado actual.	Requiere decisión de la AAC
Lobectomía	Presentar toda la información médica pertinente y el informe del estado actual.	Requiere decisión de la AAC
Embolia pulmonar	Presentar toda la información médica pertinente y el informe del estado actual.	Requiere decisión de la AAC
Fibrosis pulmonar	Presentar toda la información médica pertinente, informe de estado actual, PFT con capacidad de difusión.	Si >75% del valor previsto y no hay deterioro: EMITIR De lo contrario, se requiere la decisión de la AAC.

PLEURA Y CAVIDAD PLEURAL
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
Pleuresía fibrinosa aguda; Empiema; Pleuresía con derrame; o Neumonectomía	Presentar toda la información médica pertinente y el informe del estado actual.	Requiere decisión de la AAC
Tumores malignos o quistes del pulmón, pleura o mediastino	Presentar toda la información médica pertinente y el informe del estado actual.	Requiere decisión de la AAC
Otras enfermedades o defectos de los pulmones o de la pared torácica que requieran el uso de medicamentos o que puedan afectar negativamente el vuelo o poner en peligro el bienestar del solicitante si se lepermite volar.	Presentar toda la información médica pertinente y el informe del estado actual.	Requiere decisión de la AAC



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	112 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

Neumotórax traumático	Presentar toda la información médica pertinente y el informe del estado actual.	Si 3 meses después de la resolución - EMITIR
Sarcoide, si la afectación es más que mínima o si presenta síntomas	Presentar toda la información médica pertinente y el informe del estado actual.	Requiere decisión de la AAC
Neumotórax espontáneo*	Presentar toda la información médica pertinente y el informe del estado actual.	Requiere decisión de la AAC

*Un antecedente de un solo episodio de neumotórax espontáneo se considera descalificante para la certificación médica de aviador hasta que haya evidencia radiográfica de resolución y hasta que se pueda determinar que no existe ninguna condición que pueda causar recurrencia (es decir, ampollas residuales). Por otro lado, una persona que ha sufrido un neumotórax repetido normalmente no es elegible para la certificación hasta que se realicen intervenciones quirúrgicas para corregir el problema subyacente. Una persona con este antecedente generalmente puede reanudar sus funciones de aviador 6 meses después de la cirugía. No se aplican limitaciones especiales para volar a gran altitud.

PULMONAR
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
Bronquiectasia	Presentar toda la información médica pertinente y el informe del estado actual.	Si es de moderada a severa: requiere decisión de la AAC.

APNEA DEL SUEÑO
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
Apnea obstructiva del sueño	Enviar a la AAC documentación	Requiere decisión de la AAC



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	113 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

SÍNDROME DE PIERNAS INQUIETAS (SPI)
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
Síndrome de piernas inquietas (SPI)	Envíe lo siguiente para revisión de la AAC: - Una nota de progreso clínico actual y detallada de una visita a la clínica con El médico tratante debe informar al paciente no más de 90 días antes del examen MEA. Debe incluir un resumen detallado de la historia de la afección, los medicamentos actuales, las dosis y los efectos secundarios (si los hubiera); los hallazgos del examen físico; los resultados de cualquier prueba realizada; el diagnóstico; la evaluación y el plan (pronóstico) y el seguimiento. - Debe incluir específicamente: - Etiología y presencia o ausencia de somnolencia diurna excesiva (EDS), sueño perturbador y síntomas presentes (si los hay); y - Lista de medicamentos actuales. Anote específicamente los medicamentos utilizados para tratar el síndrome de piernas inquietas o los trastornos del sueño (nombre, dosis, frecuencia y efectos secundarios, si los hubiera). - Laboratorio Realizado no más de 90 días antes del examen MEA e incluye: - Hemograma completo (HC); y - Nivel de ferritina - Resultados del estudio del sueño (polisomnografía), si ya se realizó. Nota: La AAC puede solicitar un estudio del sueño para determinar la certificación en algunos casos.	DIFERIR Envíe la información a la AAC para una posible Emisión Especial.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	114 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

ENFERMEDAD/ CONDICION	DATOS DE EVALUACION	DISPOSICION
A. Todas las etapas/ o severidades, sintomáticas o asintomático Si la causa de La bronquiectasia es fibrosis quística, ver esa sección.	Presente lo siguiente para su revisión por la FAA: Nota de progreso clínico actual y detallada generado a partir de una visita a la clínica con un médico Neumólogo, No más de 90 días antes del examen MEA. Debe incluir: - Un resumen detallado de la historia clínica de la afección; - Medicamentos actuales, dosis y efectos secundarios (si los hubiera); - Hallazgos del examen físico; - Resultados de cualquier prueba realizada; - Diagnóstico; evaluación y plan; - Pronóstico y seguimiento. - La nota de evolución clínica debe incluir específicamente: - gravedad actual de la enfermedad; - antecedentes de exacerbaciones agudas u otras complicaciones; y - fechas de uso de medicamentos Espirometría en los últimos 90 días. - Aprueba de caminata de 6 minutos Realizado en los últimos 90 días. - Laboratorio. - Hemograma completo (CBC) realizado en los últimos 90 días. - Copias de otros análisis de laboratorio ya realizados o clínicamente indicados (como alfa-1 antitripsina). - Resultados de pruebas/imágenes ya realizadas (como radiografía de tórax y/o tomografía computarizada de alta resolución (tomografía computarizada).	DIFERIR Enviar la información a la AAC para un posible Certificado Médico de Excepción. Anotar (elementos o hallazgos) en el punto 60.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	115 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

PUNTO 36. CORAZÓN

MARQUE CADA PUNTO EN LA COLUMNA CORRESPONDIENTE	Normal	Anormal
36. Corazón (Actividad precordial, ritmo, sonidos y soplos)		

I. Técnicas de examen

A. Examen físico general.

- Se debe proporcionar una breve descripción de cualquier característica personal digna de comentario, así como altura, peso, lecturas representativas de presión arterial en ambos brazos, examen de fondo de ojo, estado de las arterias periféricas, auscultación de la arteria carótida, tamaño del corazón, frecuencia cardíaca, ritmo cardíaco, descripción de soplos (ubicación, intensidad, momento y opinión sobre su importancia) y otros hallazgos de importancia.
- El MEA debe tener en cuenta algunas de las demandas cardiopulmonares especiales del vuelo, como los cambios en la frecuencia cardíaca durante el despegue y el aterrizaje. Las fuerzas G de las acrobacias aéreas o de los vuelos agrícolas pueden poner a prueba ambos sistemas considerablemente. Los cambios degenerativos suelen ser insidiosos y pueden producir disminuciones sutiles del rendimiento que pueden requerir técnicas de investigación especiales.
 - Inspección. Observe y notifique cualquier deformidad torácica (p. ej., pectus excavatum), signos de cirugía u otro traumatismo y pistas de hipertrofia ventricular. Examine el sistema hematopoyético y vascular observando la palidez, el edema, las varices, las úlceras por estasis y la distensión venosa. Examine los lechos ungueales para detectar la pulsación y el color de los capilares.
 - Palpación. Busque frémitos y compruebe si el sistema vascular presenta cambios arterioescleróticos, cortocircuitos o anastomosis auriculoventriculares. Se deben examinar los pulsos para determinar su naturaleza, observar si están disminuidos o ausentes y observar la sincronización. Las normas médicas no especifican frecuencias de pulso que, en sí mismas, sean descalificantes para la certificación médica. Sin embargo, estas pruebas se utilizan para determinar el estado y la capacidad de respuesta del sistema cardiovascular. Las frecuencias de pulso anormales pueden ser motivo para realizar evaluaciones adicionales del sistema cardiovascular.
 - Se debe registrar y notificar la bradicardia de menos de 50 latidos por minuto, cualquier episodio de taquicardia durante el curso del examen y cualquier otra irregularidad del pulso que no sea un latido ectópico ocasional o una arritmia sinusal. Si hay bradicardia, taquicardia o arritmia, puede ser necesaria una evaluación adicional y puede indicarse una postergación.
 - Es posible que sea necesaria una evaluación cardíaca para determinar las calificaciones del solicitante. En ocasiones, el estrés temporal o la fiebre pueden dar lugar a resultados anormales en estas pruebas. Si el MEA considera que este es el caso, se le deben dar al solicitante unos días para que se recupere y luego se le debe realizar una nueva prueba. Si esto no es posible, el MEA debe DIFERIR la emisión de la prueba, a la espera de una evaluación adicional.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	116 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

- c. Percusión. Determinar el tamaño del corazón, la elevación/excursión diafragmática, las densidades anormales en los campos pulmonares y el desplazamiento mediastínico.
- d. Auscultación. Verificar resonancia, sibilancia asmática, ronquidos, estertores, respiración cavernosa por enfisema, frotos pulmonares o pericárdicos, calidad de los ruidos cardíacos, soplos, frecuencia cardíaca y ritmo. Si se descubre un soplo durante el curso de la realización de un examen de rutina, informar su carácter, volumen, tiempo, transmisión y cambio con la respiración. Se debe anotar si es funcional u orgánico y si se necesita un examen especial. Si este último está indicado, el MEEA debe diferir la emisión del certificado médico y transmitir el Formulario para su posterior consideración. Se recomienda que el MEA realice la auscultación del corazón con el solicitante tanto en posición sentada como en decúbito prono.
- Además del soplo, el ritmo irregular y el agrandamiento, el MEA debe tener cuidado de observar signos específicos que son patognomónicos de entidades patológicas específicas o de cardiopatía generalizada grave. Ejemplos de dicha evidencia son:
- (1) El chasquido de apertura en el ápice o cuarto espacio intercostal izquierdo que indica estenosis mitral;
- (2) Ritmo de galope que indica un deterioro grave de la función cardíaca; y (3) el retumbo mesodiastólico de la estenosis mitral.

B. Cuando los exámenes generales revelan problemas cardíacos.

La estandarización de los métodos de examen y de los informes es esencial para proporcionar una base suficiente para tomar decisiones y procesar rápidamente las solicitudes.

1. Por lo tanto, esta evaluación cardiovascular (ECV) debe informarse con suficiente detalle para permitir una evaluación clara y objetiva del trastorno o trastornos cardiovasculares, con énfasis en el grado de recuperación funcional y el pronóstico. Debe enviarse a la AAC inmediatamente después de la terminación. La evaluación o el informe inadecuados, o la falta de presentación oportuna del informe a la AAC, pueden retrasar la decisión de certificación.
- a. Historial médico. Se debe hacer especial referencia a las anomalías cardiovasculares cerebrales, viscerales y/o periféricas. Se debe incluir una declaración sobre si se están utilizando medicamentos en la actualidad o se han utilizado recientemente y, de ser así, se debe proporcionar el tipo, el propósito, la dosis, la duración del uso y otros detalles pertinentes. Se requiere un historial específico de cualquier tratamiento con medicamentos anticoagulantes. Además, cualquier historial de hipertensión debe estar completamente desarrollado para incluir también todos los medicamentos utilizados, las dosis y los comentarios sobre los efectos secundarios.
- b. Antecedentes familiares, personales y sociales. Se requiere una declaración de las edades y el estado de salud de los padres y hermanos; si han fallecido, se debe incluir la causa y la edad en el momento de la muerte. Además, se debe proporcionar cualquier indicación sobre si algún pariente cercano ha tenido un "ataque cardíaco", hipertensión, diabetes o un trastorno conocido del metabolismo de los lípidos. Los hábitos de tabaquismo, consumo de alcohol y recreativos del solicitante son pertinentes, así como si mantiene un programa de acondicionamiento físico. Son esenciales los comentarios sobre el nivel de actividades físicas, limitaciones funcionales, ocupaciones y actividades recreativas.

AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	117 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

- c. Registros de atención médica previa. Si no se han proporcionado previamente a la AAC, se debe proporcionar una copia de los registros hospitalarios pertinentes, así como de los registros de tratamiento ambulatorio con datos clínicos, radiografías, observaciones de laboratorio y originales o copias de todos los trazados electrocardiográficos (ECG). Los informes detallados de los procedimientos quirúrgicos, así como de las arteriografías cerebrales y coronarias y otros estudios de diagnóstico importantes son de suma importancia.
- d. Cirugía. La presencia de un aneurisma o una obstrucción de un vaso sanguíneo importante del cuerpo es motivo de descalificación para la certificación médica de cualquier clase. Después de una intervención quirúrgica y corrección exitosas, el solicitante puede solicitar que la AAC lo considere. La AAC recomienda que el solicitante se recupere durante al menos 6 meses para todas las clases.

El antecedente de cirugía de bypass de la arteria coronaria es motivo de descalificación para la certificación. Dicha cirugía no anula el antecedente de enfermedad cardíaca coronaria. La presencia de marcapasos cardíacos permanentes y válvulas cardíacas artificiales también es motivo de descalificación para la certificación.

La AAC considerará una Autorización para la Emisión Especial de un Certificado Médico (Dispensa Medica) para la mayoría de las afecciones cardíacas. Los solicitantes que deseen una mayor consideración por parte de la AAC deben estar preparados para presentar todos los registros anteriores y un informe de una evaluación cardiovascular completa actual (CVE) de acuerdo con las especificaciones de la AAC.

C. Medicamento.

- Los medicamentos aceptables para la AAC para el tratamiento de la hipertensión en los aviadores incluyen todos los diuréticos aprobados por la Administración de Alimentos y Medicamentos (FDA), agentes bloqueadores alfa-adrenérgicos, agentes bloqueadores beta-adrenérgicos, agentes bloqueadores de los canales de calcio, agentes de la enzima convertidora de angiotensina (inhibidores de la ECA) y vasodilatadores directos.
- Los siguientes NO SON ACEPTABLES para la AAC:
 - Agentes de acción central (como reserpina, guanetidina, guanadrel, guanabenz y metildopa).
 - El uso de flecainida cuando hay evidencia de disfunción ventricular izquierda o infarto de miocardio reciente.
 - El uso de nitratos para el tratamiento de la enfermedad arterial coronaria o para modificar la hemodinámica.
- El MEA debe diferir la emisión de un certificado médico a cualquier solicitante cuya hipertensión no haya sido evaluada, que use medicamentos inaceptables, cuyo estado médico no esté claro, cuya hipertensión no esté controlada, que manifieste efectos adversos significativos de la medicación o cuya certificación haya sido previamente reservada específicamente a la MEA.

II. Disposición médica aeroespacial



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	118 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

La siguiente es una tabla que enumera las condiciones más comunes de importancia aeromédica y el curso de acción que debe tomar el MEA según lo definido por el protocolo y la disposición en la tabla. No se deben emitir certificados médicos a un solicitante con condiciones médicas que requieran una prórroga, o para cualquier condición no incluida en la tabla que pueda resultar en una incapacidad repentina o sutil sin consultar a la AAC. Se debe presentar documentación médica para cualquier condición a fin de respaldar la emisión de un certificado médico de aviador.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	119 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

ARRITMIAS
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
Bradicardia(<50 lpm)	Documentar el historial y los hallazgos, el protocolo CVE y presentar cualquier prueba que se considere apropiada.	Si no hay evidencia de enfermedad cardíaca estructural, funcional o coronaria – EMITIR PREVIA EVALUACIÓN CARDIOLÓGICA
Bloqueo de rama (izquierda y derecha) *IRBBB o ICVD	Protocolo para el bloqueo de rama (BHE) (BBB)	Si no hay evidencia enfermedad cardíaca estructural, funcional coronaria - Emisión
Historia de los marcapasos implantados	Ver Disposición del marcapasos implantado	Requiere decisión de la AAC
PAC (2 o más en el ECG) Ver página siguiente.	Requiere evaluación, por ejemplo, verificación de MVP, cafeína, enfermedad pulmonar, tiroides, etc.	Si no hay evidencia de enfermedad cardíaca estructural, funcional o coronaria: Emitir De lo contrario: requiere decisión de la AAC.
PVC (2 o más en el ECG estándar)	Max GXT: incluye un ECG de referencia	Si no hay evidencia de enfermedad cardíaca estructural, funcional o coronaria y las contracciones ventriculares prematuras se resuelven con el ejercicio, se debe emitir un dictamen. De lo contrario, se requiere la decisión de la AAC.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	120 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

ARRITMIAS (Continuación)
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
Bloqueo AV de 1er grado con intervalo PR MENOS de 300 ms.	Si no hay síntomas ni preocupaciones por MEA.	EMITIR Anotar en el PUNTO 61
Bloqueo AV de 1er grado con intervalo PR de 300 ms o MÁS	Envía el flujo: Una evaluación Holter y cardíaca actual	DIFERIR Presentar el Información a la AAC para
Bloqueo AV de 2do grado Mobitz I	Documentar el historial y los hallazgos, el protocolo CVE y presentar cualquier prueba que se considere apropiada.	Si no hay evidencia de enfermedad cardíaca estructural, funcional o coronaria - Emisión De lo contrario, se requiere la decisión de la AAC
Bloqueo AV de 2do grado Mobitz II	Protocolo CVE de acuerdo con las Especificaciones de Evaluación Hipertensiva y Holter de 24 horas.	Requiere decisión de la AAC
Bloqueo AV de 3er grado	Protocolo CVE de acuerdo con las Especificaciones de Evaluación Hipertensiva y Holter de 24 horas.	Requiere decisión de la AAC
Preexcitación	Protocolo CVE, Ecocardiograma y Holter de 24 horas	Requiere decisión de la AAC
Ablación por radiofrecuencia *Si se realiza por fibrilación auricular, consulte esa sección primero.	3 meses de espera, luego Holter de 24 horas	Si el Holter es negativo para arritmia y no hay recurrencia, EMITIR De lo contrario, se requiere la decisión de la AAC
Taquicardia supraventricular	Protocolo CVE con ECHO y Holter 24 horas	Emisión especial inicial: requiere decisión de la AAC. Ver procedimiento de certificado médico de excepción



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	121 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

CONTRACCIÓN AURICULAR PREMATURA (PAC)
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
A. Asintomático, No requiere tratamiento Actualidad o historia de los PAC	Si el MEA puede determinar que el piloto no tiene síntomas, no requiere tratamiento y no necesita medicación: Esto incluye PAC encontrados incidentalmente en el ECG. Los PAC asintomáticos se consideran una variante normal. No se requiere evaluación a menos que sean sintomáticos o que exista una MEA preocupante.	EMITIR Resumir esta historia en el PUNTO 61.
B. Sintomático O Requiere tratamiento	El piloto debe enviar lo siguiente para la revisión de la AAC: Y Una nota de progreso clínico detallada y actualizada generada a partir de una visita clínica con su médico tratante o cardiólogo no más de 90 días antes de su examen MEA. Debe incluir un resumen detallado de la historia de la afección o diagnóstico; tratamientos y resultados; medicamentos actuales, dosis y efectos secundarios (si los hubiera); hallazgos del examen físico; resultados de pruebas aplicables; evaluación; plan (pronóstico); y seguimiento. Y ECG realizado dentro de los últimos 90 días o el más reciente (ya realizado). Y Monitor cardíaco ambulatorio de 24 horas (CAM) como el holter. Y Ecocardiograma(eco). Y Cualquier otra prueba que se considere necesaria por el médico tratante.	DIFERIR Presentar el Información a la AAC para una posible Emisión Especial Anotar (elementos o hallazgos tales como anomalías en las pruebas o síntomas) en el PUNTO 61.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	122 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

FIBRILACIÓN AURICULAR (FA)/FLUTER AURICULAR
Todas las clases

Notificar a la Unidad de Medicina Aeronáutica y Factor Humano y remitir documentación.

MARCAPASOS
Todas las clases

Luego de 3 meses de colocado el marcapasos remitir toda la documentación a la Unidad de Medicina Aeronautica para evaluación del caso.

ENFERMEDAD CORONARIA
Estenosis del 50 % o mayor; intervención (stent, Angiolastia coronaria, Bypass cardiaco); infarto de miocardio (IM)/ataque cardíaco; síndrome coronario agudo; o enfermedad de la arteria coronaria (EAC)
Todas las clases

Notificar a la Unidad de Medicina Aeronáutica y Factor Humano y remitir documentación.

Un Síndrome Coronario Agudo o Infarto del Miocardio descalifica al postulante al menos por seis (6) meses.

En el plazo máximo de seis (6) meses desde el evento agudo, incluyendo la revascularización, se realizarán las siguientes investigaciones:

- Ergometría/ ECG de Esfuerzo máximo. Para considerar al postulante apto, el resultado de esta prueba debe ser normal.
- Ecocardiograma (o prueba equivalente aceptada por Unidad de Medicina Aeronáutica y Factores Humanos de la AAC). Para considerar al postulante apto, el resultado debe demostrar fracción de eyección ventricular izquierda mayor o igual al 50% y adecuada cinética ventricular.
- En casos de Angioplastia Coronaria/ PTCA con o sin Endoprótesis/ (Stent), se comprobará la ausencia o no evidencia de Isquemia Miocárdica activa, mediante un Cintigrama Miocárdico de Perfusión o Gammagrafía, una Ecocardiografía de Esfuerzo, o mediante una prueba equivalente aceptada por la AMS de la DGAC). Si hay alguna duda sobre la irrigación miocárdica en otros tipos de casos (como post Infarto del Miocardio o Cirugía de Injerto o Bypass Coronario) se requerirá siempre de un Cintigrama Miocárdico de Perfusión o Gammagrafía.
- Para evaluar el riesgo de cualquier alteración del ritmo, se debe realizar un registro de electrocardiograma en reposo/ ECG y continuo tipo Holter ambulatorio de 24 horas o estudio electrofisiológico, si corresponde.
- La Unidad de Medicina Aeronáutica y Factores Humanos de la AAC puede requerir pruebas cardiológicas complementarias.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	123 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

DOLOR TORACICO

Angina; Angina de pecho; Angina inestable; Molestias en el tórax (término no específico); Palpitaciones

Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
A. Si el término angina o dolor en el tórax se utiliza en informes o El individuo enumera angina o dolor en el tórax en la historia.	El dolor torácico puede ser inespecífico y describirse con múltiples términos. El MEA debe revisar los informes del hospital/clínica para identificar la CAUSA de la angina o el dolor en el tórax. Si se identifica la causa, consulte esa página (por ejemplo, dolor musculoesquelético, ERGE, CAD, infarto de miocardio, etc.). Si no se identifica ninguna causa, pase a la fila B.	Ver página de condiciones correspondiente
B. Causa de angina o doloren el tórax NO identificada o incierta en los registros médicos.	Envíe lo siguiente para revisión de la AAC: 1. Los registros hospitalarios deben incluir: • Historial de admisión y examen físico. • Resumen del alta del médico. 2. Coronario Informe de cateterismo/angiografía (si se realizó). 3. Notas de progreso clínico actuales y detalladas de cualquier visita de seguimiento. Debe incluir específicamente el diagnóstico y si fue de origen cardíaco o de otro tipo. Si fue de origen cardíaco, es posible que se requiera una evaluación adicional. 4. Cualquiera otra prueba ya realizada para esta condición. Si no se identifica ninguna causa, es posible que se requiera información adicional.	DIFERIR Envíe la información a la AAC para una posible Emisión Especial. Anotar en el PUNTO 61.
C. Se confirmó que la angina es de origen cardíaco (según revisión de documentos).	Ver página para: Enfermedad cardíaca coronaria (ECC) - Estenosis del 50 % o superior; intervención (stent, ACTP, CABG); infarto de miocardio/ataque cardíaco; síndrome coronario agudo; o enfermedad de la arteria coronaria	DIFERIR Presentar la información a la AAC

AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	124 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

		para una posible Emisión Especial
		Anotar en el Punto 61.

HIPERTENSIÓN (HTA)
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
1. Sin medicación (Si el médico tratante suspendió el medicamento hace 30 días o más).	Si el Usuario cumple con los estándares:	EMITIR Resume esta historia en el PUNTO 61
2. Tratamiento con 3 o menos* medicamentos aceptables.		Anotar en el PUNTO 61
3. Cualquiera de los siguientes: • Tratado con 4 o más* medicamentos aceptables; • La hipertensión no está controlada clínicamente; • Medicamentos Inaceptables se utilizan; • Existen efectos secundarios; • El estado médico del aviador no está claro; o La certificación ha sido reservada específicamente a la AAC.	Envíe lo siguiente a la AAC para su revisión: ¶ Informe del estado actual del médico tratante con el plan de tratamiento, el pronóstico y el tiempo que la condición ha permanecido estable; ¶ Mencione específica si existe una causa secundaria para la hipertensión o cualquier evidencia de una condición comórbida (por ejemplo, diabetes) o daño a órganos diana (por ejemplo, insuficiencia renal, enfermedad renal, enfermedad ocular, infarto de miocardio, accidente cerebrovascular, insuficiencia cardíaca, etc.); ¶ Lista de medicamentos, fechas de inicio y suspensión y cualquier efecto secundario.	DIFERIR Envíe la información a la AAC para una posible Emisión Especial.

Notas: *La cantidad de medicamentos incluye cada componente. (Ejemplo: lisinopril/HCTZ son 2 medicamentos).
Si este usuario es nuevo para usted o no está seguro de su control de hipertensión, puede solicitar un informe de estado actual al médico tratante para su revisión.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	125 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

CAPE - Hoja de trabajo sobre hipertensión

Para determinar la elegibilidad del solicitante para la certificación, el MEA debe revisar una Nota de progreso clínico actual y detallada generado a partir de una visita clínica con el médico tratante o especialista no más de 90 días antes al examen con el MEA. SIN EMBARGO, el MEA no está obligado a revisar una nota de progreso clínico del médico tratante SI el MEA puede determinar de otra manera que el solicitante ha tenido un control estable de la presión arterial clínica con la medicación antihipertensiva actual durante al menos 7 días, sin síntomas de hipertensión o efectos secundarios adversos de la medicación, y no se recomiendan cambios en el tratamiento. Cumple TODOS los criterios de certificación aceptables A continuación, se detallan los requisitos que puede otorgar la MEA. Los solicitantes de primera o segunda clase deben proporcionar esta información anualmente; los solicitantes de tercera clase deben proporcionar la información con cada examen requerido.

MEA DEBE REVISAR	CRITERIOS DE CERTIFICACIÓN ACEPTABLES
El médico tratante o el MEA considera que la condición es estable con el régimen actual durante al menos 7 días y no recomienda cambios.	☐ Sí
Síntomas	☐ Ninguno
Presión arterial en el consultorio	☐ Menor o igual a 155 sistólica y 95 diastólica (Aunque 155/95 es aceptable para la certificación, el aviador debe ser derivado a su proveedor principal para un tratamiento adicional, si la presión arterial está por encima de los estándares de práctica clínica)
Medicamentos aceptables Ver Productos farmacéuticos – Antihipertensivo.	☐ Se permiten combinaciones de hasta 3 de los siguientes: alfa bloqueantes, betabloqueantes, bloqueadores de los canales de calcio, diuréticos, inhibidores de la ECA, ARAII, inhibidores directos de la renina y/o vasodilatadores directos. NO aceptable: Antihipertensivo de acción central (p. ej. clonidina)
Efectos secundarios de los medicamentos	☐ No

MEA DEBE ANOTAR en el PUNTO 61 uno de los siguientes:

- ☐ Hipertensión calificada por CAPE. (No es necesario enviar documentos a la AAC).
- ☐ Tiene CME.
- ☐ NO es hipertenso calificado por CAPE. Diferir. (Presentar documentos de respaldo).



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	126 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

PREGUNTAS FRECUENTES SOBRE HIPERTENSIÓN (HTA)

Seguimos viendo aplazamientos cuando un aviador tiene hipertensión y toma medicamentos. Revise las siguientes preguntas frecuentes antes de tomar una decisión.

GENERAL:

1. ¿Cuál es el límite especificado por la AAC para la presión arterial durante un examen?
La presión sistólica máxima durante el examen es de 155 mmHg y la diastólica máxima es de 95 mmHg durante el examen.
2. Si durante el examen la presión arterial del aviador es mayor a 155/95, ¿tengo que DIFERIRLO?
No necesariamente. Si la presión arterial del aviador está elevada en la clínica, tiene alguna de las siguientes opciones:
 - Vuelva a controlar la presión arterial. Si el piloto cumple con los límites especificados por la AAC en el segundo intento, anótelo en el PUNTO 61 junto con ambas lecturas. Si el piloto aún tiene presión arterial elevada, siga el procedimiento B:
 - Haga que el aviador regrese a la clínica 3 días separados durante un período de 7 días. Si el aviador cumple con los límites especificados por la AAC durante estos nuevos controles, anote esto y las lecturas en el PUNTO 61. También anote si hubo una razón para la elevación de la presión arterial. Si el aviador no demuestra un buen control en los nuevos controles, siga C:
 - Envíe al piloto de regreso a su médico tratante para una nueva evaluación. Si es necesario ajustar la medicación, se aplica un período de prohibición de vuelo de 7 días para verificar que no haya problemas con la medicación.

MEDICAMENTO(S):

3. ¿Puede un aviador volar mientras toma medicación para la hipertensión?
Sí, la mayoría de los medicamentos comunes para la presión arterial pueden ser aprobados para el vuelo. Si la presión arterial del aviador se controla con 3 o menos medicamentos y no hay efectos secundarios adversos de los medicamentos, el MEA puede emitir un certificado médico sin restricciones (si cumple con los requisitos). [Ver Tabla de disposición para hipertensión.](#)
4. ¿Qué pasaría si el aviador dejara de tomar la medicación por su cuenta para poder volar? Eduque al aviador (y a su médico tratante, si es necesario) que la mayoría de los medicamentos para la hipertensión son aceptables y que a casi nadie se le niega el tratamiento por hipertensión.
5. ¿Qué pasa si el aviador tiene múltiples afecciones, por ejemplo, hipertensión, apnea obstructiva del sueño y/o ataque cardíaco previo?
El aviador debe proporcionar la información requerida para cada condición.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	127 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

SÍNCOPE
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
A. Causa simple y conocida* (por ejemplo, extracción de sangre) Y Completamente resuelto *Pueden ser eventos únicos o múltiples de causa conocida.	El MEA debe recopilar información sobre el diagnóstico, la gravedad, el tratamiento, los síntomas y abordar TODAS las preguntas de la Herramienta de decisión sobre síncope el MEA. Si se encuentra una causa subyacente, o si se debe a una lesión en la cabeza o está asociada con drogas o alcohol, consulte esa sección.	Si TODOS los elementos de la herramienta de decisión de síncope están en la columna “NO”/borrar, el MEA puede: EMITIR Resuma esta historia y anote el PUNTO 61 con “Discutimos la historia de SYNCOPE, no “Aspectos positivos de las preguntas de detección y ninguna preocupación”. Si la respuesta es “Sí”, hay alguna inquietud sobre MEA o no se puede verificar el historial, vaya a la Fila B.
B. Causa desconocida o inexplicable O Múltiples eventos sincopales no relacionados Si se debe a una causa cardíaca como un infarto de miocardio o isquemia, consulte esa página.	Envíe lo siguiente para revisión de la AAC: Las pruebas deben realizarse dentro de los últimos 90 días para considerarse actuales. - Evaluación cardíaca; - Ecocardiograma (Eco); - Prueba de esfuerzo con ejercicio (EST); - Monitor Holter (eventos) de 14 días; - Laboratorio: - Hemoglobina A1c - Panel lipídico - Hemograma completo - Hoja de atención de EMS/ambulancia (si corresponde);	DIFERIR Envíe la información a la AAC para una posible Emisión Especial.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	128 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

	- Registros del Departamento de Emergencias (si corresponde); y - Si tiene 40 años o más al momento del evento, se realizará una ecografía dúplex carotídea dentro del año (1) anterior.	
C. Síncope inexplicable DESPUÉS de que se haya realizado una evaluación cardíaca (y no se haya encontrado ninguna causa cardíaca)	Envíe lo siguiente para revisión de la AAC: - Elementos de la fila B - Una evaluación neurológica actual y detallada generado a partir de una visita clínica con el neurólogo tratante no más de 90 días antes del examen MEA. Nota: Si no existe una causa definitiva para el síncope (por ejemplo, pérdida de conciencia inexplicable), se requiere un período de recuperación de dos (2) años. Si ocurrió una lesión en la cabeza, consulte esa página.	DIFERIR Envíe la información a la AAC.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	129 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

HERRAMIENTA DE DECISIÓN DE SÍNCOPE PARA EL MEA

Instrucciones MEA: Aborde cada uno de los siguientes puntos en su examen en el consultorio y en la revisión de su historial:

1. ¿Hubo alguna duda o incertidumbre en cuanto a qué pudo haber causado el evento? (Las causas comunes del síncope incluyen enfermedades virales, gastrointestinales, estar de pie durante mucho tiempo, deshidratación o extracción de sangre).	NO	SI
2. ¿La persona quedó incapacitada después del evento? En caso afirmativo, ¿durante cuánto tiempo?	NO	SI
3. ¿Ha habido algún evento sincopal adicional no relacionado en los últimos cinco (5) años?	NO	SI
4. ¿Hay algún elemento de la historia (como la naturaleza de los factores desencadenantes o las lesiones resultantes) que le haga cuestionar si el evento es de interés aeromédico?	NO	SI
5. Si lo evalúa un profesional médico: ¿El diagnóstico fue síncope cardíaco o neurogénico o hubo alguna evidencia de patología/causa cardíaca?	NO	SI
6. ¿Tiene alguna inquietud con respecto a esta persona o no puede obtener un historial completo?	NO	SI

*Si TODOS los elementos caen en la columna claro/NO, el MEA puede emitir notas en el PUNTO 61 que muestren que usted discutió el historial del síncope, no encontró resultados positivos en las preguntas de detección y no tenía inquietudes.

Si ALGUNO DE LOS ELEMENTOS ESTÁ EN LA COLUMNA SOMBREADA/SÍ, EL MEA DEBE DIFERIRLO. El informe del MEA debe indicar qué aspecto causó el aplazamiento y explicar las respuestas SÍ de la columna sombreada.

NOTAS: El MEA debe determinar qué causó probablemente el episodio o los episodios sincopales. Si la persona ha estado expuesta recientemente a estos eventos (por ejemplo, extracción de sangre, deshidratación, etc.), ¿continúa reaccionando? El MEA también debe tener en cuenta la probabilidad de que la causa probable se encuentre en un vuelo o en la vida cotidiana. Si el MEA no está seguro de alguno de los criterios anteriores, el diagnóstico o la gravedad, DIFERIR y anotar en el PUNTO 61.

Esta herramienta de decisión es para uso de MEA; deber enviarla a la AAC.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPITULO VI	
	PAGINAS	130 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

ENFERMEDAD VALVULAR
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
Insuficiencia aórtica y mitral	Protocolo CVE con ECHO	Emisión especial inicial- Requiere decisión de la AAC
Reemplazo de válvula única (tejido, Mecánica o,Valvuloplastia)	Documentar el historial y los hallazgos, el protocolo CVE y presentar las, pruebas correspondientes.	Emisión especial inicial - Requiere decisión de la AAC
Reemplazo de múltiples válvulas	Documentar el historial y los hallazgos, el protocolo CVE y presentar las pruebas correspondientes.	Requiere decisión de la AAC
Todas las demás enfermedades valvulares	Protocolo CVE con ECHO	Requiere decisión de la AAC

REPARACIÓN DE LA VÁLVULA MITRAL
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
A. <u>Hace 5 años o más</u> y sin condiciones comórbidas*	Consulte CAPE – Hoja de trabajo de reparación de la válvula mitral . Nota para el piloto: Lleve la hoja de trabajo CAPE a su cardiólogo para que pueda abordar completamente los requisitos de la AAC.	 Sigue el CAPE– Mitral Reparación de válvulas Hoja de trabajo Anotar en el PUNTO 61
B. <u>Hace menos de 5 años</u> O Cualquiera de las	Después de un período de recuperación de 3 meses, envíe lo siguiente a la AAC para su revisión: ‡ Historial de ingreso hospitalario y examen físico;	 DIFERIR Envíe la información a la AAC para su revisión.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	131 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

comorbilidades condiciones a continuación*	¶ Informe operatorio/informe quirúrgico; ¶ Resumen del alta hospitalaria; ¶ Informe del estado actual del cardiólogo tratante que debe describir el tipo de reparación, las complicaciones, el tratamiento actual necesario y el plan de seguimiento; ¶ Lista de medicamentos y efectos secundarios, si cualquier; ¶ Pruebas cardíacas realizadas DESPUÉS del período de recuperación de 3 meses y dentro de los últimos 90 días: ○ Holter de 24 horas; ○ Electrocardiograma (ECG); ○ Eco; y ¶ Otros informes de imágenes (si los hubiera) para estudios realizados por el cardiólogo tratante (por ejemplo, cateterismo, angiografía computarizada o angiografía por resonancia magnética).	

Notas:

- *Las condiciones comórbidas para fines de la AAC incluyen:
- Enfermedad cardíaca (enfermedad de otras válvulas, isquemia, ICC, disfunción sistólica del ventrículo izquierdo (DSVI), enfermedad valvular mitral secundaria o funcional, arritmia, etc.);
 - Trastorno del tejido conectivo (como el síndrome de Marfan o Ehlers-Danlos, etc.
 - Uso de warfarina (Jantoven) u otro anticoagulante (que no sea AAS) debido a una afección cardíaca;
 - Enfermedad pulmonar como EPOC (considerada de moderada a grave; cualquier
 - Insuficiencia valvular mitral residual catalogada como moderada o alta en el ecocardiograma.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	132 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

CAPE- Hoja de trabajo para la reparación de la válvula mitral

Para determinar la elegibilidad del solicitante para la certificación, el MEA debe revisar una Nota de Progreso Cardiovascular generado a partir de una visita clínica con el médico tratante o especialista no más de 90 días antes del examen MEA. Si el solicitante cumple con TODOS los criterios de certificación aceptables que se enumeran a continuación, el MEA puede emitir el examen. Los solicitantes de primera o segunda clase deben proporcionar esta información anualmente; los solicitantes de tercera clase deben proporcionar la información con cada examen requerido.

MEA DEBE REVISAR	CRITERIOS DE CERTIFICACIÓN ACEPTABLES
El aviador se sometió a una cirugía de reparación de la válvula mitral hace 5 años o más. Para enfermedad valvular mitral primaria (no IM secundaria ni IM funcional) debido a enfermedad cardíaca coronaria, infarto de miocardio, enfermedad isquémica o miocardiopatía).	[] Sí
La nota de progreso clínico detallada y actual del cardiólogo tratante verifica: • Es asintomático y estable; • No tiene ninguna otra condición cardíaca actual; • No ha desarrollado ninguna enfermedad nueva, arritmia o complicación que pueda afectar la función cardíaca; • No requiere más que un seguimiento anual de rutina; y • No se prevé ni se recomienda ninguna cirugía adicional.	[] Sí
El aviador NO tiene antecedentes de: • Trastorno del tejido conectivo (Marfan o Ehlers-Danlos, etc.); • Enfermedad pulmonar: EPOC (moderada o alta) o hipertensión pulmonar; u • Otras enfermedades cardíacas (p. ej., insuficiencia cardíaca congestiva, isquemia, otras enfermedades valvulares, etc.)	[] Sí
El eco más reciente se realizó dentro de los últimos 24 meses. muestra: • La insuficiencia de la válvula mitral (si está presente) se clasifica como leve; • No se observan otras anomalías en la ecografía como: - o Aorta dilatada mayor de 4 cm; - o Miocardiopatía hipertrófica u otra miocardiopatía; - o Agrandamiento auricular izquierdo; - o Regurgitación/insuficiencia aórtica (de cualquier gravedad); - o Regurgitación de cualquier válvula moderada o mayor; o - o Anormalidades estructurales (ventrículo dilatado, aurículas, etc.)	[] Sí

Notas:

- Si está involucrada alguna válvula distinta a la mitral, la información debe enviarse a la AAC para su revisión.
- No se requiere un eco anual para cada examen de la AAC para este CAPE.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	133 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

- No se requiere anticoagulación de manera rutinaria para la reparación de la válvula mitral. Si se requiere warfarina (Jantoven) u otro anticoagulante (que no sea AAS) para una condición cardíaca, el MEA debe diferirse.

MEA DEBE ANOTAR en el PUNTO 61 uno de los siguientes:

- [] Reparación de válvula mitral calificada por CAPE.
- [] Tiene Certificado de Excepción
- [] Reparación de válvula mitral no calificada por CAPE. Diferir la operación. (Presentar documentos de respaldo).

Otras afecciones cardíacas

Las siguientes condiciones deben ser aplazadas:

- Miocardiopatía hipertrófica (MCH) [antes llamada miocardiopatía hipertrófica obstructiva (MCHO); estenosis subaórtica hipertrófica idiopática (EHI)]
- Miocardiopatía no compactada.
- Trasplante cardíaco
- Descompensación cardíaca
- Enfermedad cardíaca congénita
- Hipertrofia o dilatación del corazón evidenciada por examen clínico y respaldada por estudios diagnósticos. (El MEA puede emitir una HVI concéntrica sin dilatación si no hay síntomas).
- Pericarditis, endocarditis o miocarditis
- Agrandamiento cardíaco u otra evidencia de anormalidad cardiovascular. Si el solicitante desea una mayor consideración, se requiere una consulta, preferiblemente con el médico tratante del solicitante. Debe incluir un informe narrativo de la evaluación y estar acompañado de un ECG con informe y resultados de pruebas de laboratorio apropiados que pueden incluir, según corresponda, monitoreo Holter de 24 horas, estudios de función tiroidea, ecocardiograma y una evaluación del estado de la arteria coronaria.
- Dispositivos anti taquicardia
- Desfibriladores implantables (DAI)
- Se podrán permitir los anticoagulantes, si la afección lo permite.
- Se puede permitir la cardioversión (eléctrica o farmacológica). Se requiere una evaluación cardiovascular (ECV) actual y completa y una prueba de seguimiento con monitoreo Holter. Debe transcurrir un período de observación de 1 mes después del procedimiento antes de considerar la certificación.
- Cualquier otro trastorno cardíaco no cubierto en esta sección.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	134 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

14.Hipotensión. Los antecedentes de presión arterial baja requieren más detalles. Si el MEA tiene dudas, generalmente es mejor postergar la emisión en lugar de denegar la certificación por dichos antecedentes.

En todas las clases, las decisiones de certificación se basarán en el historial médico del solicitante y en los hallazgos clínicos actuales. La evidencia de enfermedad extensa de múltiples vasos, deterioro del funcionamiento cardíaco, circulación coronaria precaria, etc., impedirá la certificación. Antes de que un solicitante se someta a una angiografía coronaria, se recomienda que todos los registros y el informe de una evaluación cardiovascular actual (CVE), incluida una prueba de esfuerzo electrocardiográfica máxima, se envíen a la AAC para una revisión preliminar. Con base en esta información, es posible informar al solicitante sobre la probabilidad de una consideración favorable.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	135 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

PUNTO 37. SISTEMA VASCULAR

MARQUE CADA PUNTO EN LA COLUMNA CORRESPONDIENTE	Normal	Anormal
37. Sistema vascular		

I. Técnicas de examen

- 1. Inspección. Observe e informe cualquier deformidad torácica (p. ej., pectus excavatum), signos de cirugía u otro traumatismo y pistas de hipertrofia ventricular. Examine el sistema hematopoyético y vascular observando la palidez, el edema, las varices, las úlceras por estasis, la distensión venosa, los lechos ungueales en busca de pulsaciones capilares y el color.
- 2. Palpación. Busque frémitos y observe el sistema vascular en busca de cambios arterioescleróticos, shunts o anastomosis AV. Se deben examinar los pulsos para determinar su naturaleza, notar si están disminuidos o ausentes y observar la sincronicidad.
- 3. Percusión. N/A.
- 4. Auscultación. Verificar soplos y frémitos

II. Disposición médica aeroespacial

La siguiente tabla enumera las afecciones más comunes de importancia aeromédica y el curso de acción que debe tomar el MEA según lo definido por el protocolo y la disposición en la tabla. No se deben emitir certificados médicos a un solicitante con afecciones médicas que requieran una prórroga, o para cualquier afección no incluida en la tabla que pueda resultar en una incapacidad repentina o sutil sin consultar al AMCD o al RFS. Se debe presentar documentación médica para cualquier afección a fin de respaldar la emisión de un certificado médico de aviador.

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
Aneurisma (Abdominal o Torácico)	Presentar toda la documentación médica disponible.	Requiere decisión de la AAC
Aneurisma (Estado posterior a la reparación)	Presentar toda la documentación de acuerdo con el Protocolo CVE e incluir una GXT.	Requiere decisión de la AAC
Enfermedad vascular arterioesclerótica con evidencia de obstrucción circulatoria	Presentar toda la documentación de acuerdo con el Protocolo CVE, e incluir GXT y ecografía CAD si aplica.	Requiere decisión de la AAC
Enfermedad de Buerger	Historial del documento y hallazgos.	Requiere la decisión de la AAC



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPITULO VI	
	PAGINAS	136 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

Edema periférico	La condición médica subyacente no debe ser descalificante.	Si los hallazgos pueden explicarse por una respuestafisiológica normal o son secundarios a la medicación. - Emitir - De lo contrario, se requiere la decisión de la AAC

Afecciones vasculares
Todas las clases

Afecciones vasculares
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	CLASE	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
Flebotrombosis o tromboflebitis	1º y 2º	Ver Protocolo de Tromboflebitis	Requiere decisión de la AAC
Flebotrombosis otromboflebitis	3º	Historial y hallazgos del documento Ver Protocolo de Tromboflebitis	Un único episodio resuelto, actualmente no tratado con anticoagulantes y una evaluación negativa. - Emitir Si hay historial de múltiples episodios - Requiere decisión de la AAC.

SÍNDROME DE RAYNAUD
(Enfermedad de Raynaud primaria/fenómeno de Raynaud o enfermedad de Raynaud secundaria/fenómeno de Raynaud)
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
A. Fenómeno de Raynaud primario Enfermedad de Raynaud	Si el MEA puede determinar a través de la historia y el examen físico que no hay causa, enfermedad o lesión subyacente, los síntomas no impiden las tareas de vuelo y los medicamentos utilizados para tratar esta afección son aceptables.	 EMITIR Anotar (elementos o hallazgos) en PUNTO 61



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	137 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

B. Fenómeno de Raynaud secundario O Fenómeno de Raynaud O con cualquier impedimento o discapacidad debido a la condición. Si se debe a una causa conocida, consulte esa sección (Ej: lupus eritematoso sistémico, artritis reumatoide)	Envíe lo siguiente: 1. Una corriente, Nota detallada del progreso clínico generado a partir de una visita clínica con el medico tratante no más de 90 días antes del examen MEA. Debe incluir: • Un resumen detallado de la historia de la condición; • Medicamentos actuales, dosis y efectos secundarios (si los hay); • Hallazgos del examen físico; • Resultados de cualquier prueba realizada; • Diagnóstico; • Evaluación y planificación; • Pronóstico; y • Hacer un seguimiento Cualquier otra prueba ya realizada o considerada clínicamente necesaria por el médico tratante.	DIFERIR Presentar la información a la AAC para una posible Emisión Especial Anotar (elementos o hallazgos) en el PUNTO 61

Nota: Los nombres enfermedad de Raynaud, fenómeno de Raynaud o síndrome de Raynaud a menudo se utilizan indistintamente.

Si el MEA tiene alguna inquietud con respecto al tipo o la gravedad de la afección, solicite una nota de progreso clínico actual y detallada al médico tratante.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	138 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

PUNTO 38. ABDOMEN Y VÍSCERAS

MARQUE CADA PUNTO EN LA COLUMNA CORRESPONDIENTE	Normal	Anormal
38. Abdomen y vísceras (incluida hernia)		

I. Técnicas de examen

1. Observación: El médico debe observar cualquier forma o contorno inusual, color de la piel, humedad, temperatura y presencia de cicatrices. Se deben observar y registrar las hernias, hemorroides y fisuras.

Una vez lograda la recuperación, por lo general, no es motivo de descalificación tener antecedentes de trastornos gastrointestinales agudos, por ejemplo, apendicitis aguda.

Muchas enfermedades gastrointestinales crónicas pueden impedir la emisión de un certificado médico (por ejemplo, cirrosis, hepatitis crónica, neoplasia maligna, colitis ulcerosa). La AAC puede permitir la realización de una colostomía después de una cirugía por cáncer con informes de seguimiento especiales.

El MEA no debe emitir un certificado médico si el solicitante tiene antecedentes recientes de úlceras sangrantes o colitis hemorrágica. Las úlceras no deben haber estado activas en los últimos 3 meses.

En caso de antecedentes de obstrucción intestinal, se debe obtener un informe del médico tratante sobre la causa y el estado actual de la afección.

2. Palpación: El médico debe verificar y observar agrandamiento de órganos, masas inexplicables, dolor a la palpación, defensa y rigidez.

II. Disposición médica aeroespacial

Las siguientes tablas enumeran las condiciones más comunes de importancia aeromédica y el curso de acción que debe tomar el MEA según lo define el protocolo y la disposición en la tabla.

No se deben emitir certificados médicos a un solicitante con afecciones médicas que requieran una prórroga, o por cualquier afección no incluida en la tabla que pueda resultar en una incapacidad repentina o sutil sin consultar UMAFH. Se debe presentar documentación médica para cualquier afección a fin de respaldar la emisión de un certificado médico de aviador.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	139 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

ESÓFAGO DE BARRETT
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
A. Hallazgo de biopsia endoscópica (EGD)	Si el MEA puede determinar que los medicamentos son aceptables, el piloto no presenta síntomas que puedan interferir con los deberes de vuelo, y no hay evidencia de sangrado gastrointestinal, cáncer de esófago u otra patología: El MEA debe comentar la fecha aproximada del procedimiento y cualquier complicación o hallazgos adicionales.	EMITIR Resuma esta información incluyendo la fecha aproximada del procedimiento en el PUNTO 61
B. Hallazgos anormales o complicaciones (Displasia de alto grado, progresión)	Envíe lo siguiente a la AAC para su revisión: 1. Una nota de progreso clínico actual y detallada generado a partir de una visita clínica con el médico tratante no más de 90 días antes del examen MEA. Debe incluir un resumen detallado de la historia de la condición; medicamentos actuales, dosis y efectos secundarios (si los hubiera); hallazgos del examen físico; resultados de cualquier prueba realizada; diagnóstico; evaluación; plan (pronóstico); y seguimiento. 2. Debe incluir específicamente si hay antecedentes de sangrado gastrointestinal, cáncer gastrointestinal o complicaciones. Si tiene antecedentes de cáncer gastrointestinal, consulte esa sección.	DIFERIR Presentar la información a la AAC para una posible Emisión Especial



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	140 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

COLELITIASIS
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
A. Quirófano asintomático Postoperatorio SIN complicaciones.	Si el MEA puede determinar que la condición está bajo control y el individuo no tiene síntomas que puedan interferir con las tareas de vuelo. Nota: El MEA debe comentar la fecha de la cirugía, cualquier complicación y si el médico tratante ha dado el alta al individuo para realizar todas sus actividades. <u>Si no hay comentarios del MEA</u> posible que se le solicite al individuo que proporcione una nota de progreso clínico actual y detallada de su médico.	EMITIR Anote esta información en el PUNTO 61 incluyendo fecha aproximada de la cirugía
B. Todos los demás: Sintomático o antecedentes de síntomas (p. ej., cólico biliar) O Complicaciones quirúrgicas (no resueltas) Si hay complicaciones quirúrgicas como TVP, consulte esa página.	Envíe lo siguiente para revisión de la AAC: 1. Una nota de progreso clínico detallada y actualizada generada a partir de una visita clínica con el médico o cirujano tratante no más de 90 días antes del examen MEA. Debe incluir: • Un resumen detallado de la historia de la condición; • Medicamentos actuales, dosis y efectos secundarios (si los hay); • Resultados del examen; • Resultados de cualquier prueba realizada; • Diagnóstico; • Evaluación y planificación; • Pronóstico y seguimiento. 2. Registros hospitalarios (si corresponde): • Historial de admisión y examen físico; • Resumen del alta hospitalaria. (Normalmente, las notas del portal del paciente o el resumen posterior a la visita (AVS) impreso a partir de registros médicos electrónicos NO son suficientes para fines de certificación médica).	DIFERIR Presentar la información a la AAC para una posible Emisión Especial Anotar (elementos o hallazgos) en el PUNTO 61.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	141 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

	Informe(s) operatorio(s)/de procedimiento.	

Afecciones del abdomen, las vísceras y el ano
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
Cirrosis (alcohólica)	Ver disposición sobre abuso/dependencia de sustancias en el punto 47.	Requiere decisión de la AAC
Cirrosis (No alcohólico)	Presentar todos los registros médicos pertinentes, informe del estado actual, que incluya antecedentes de encefalopatía; TP/TPT; albúmina; enzimas hepáticas; bilirrubina; hemograma completo; y otras pruebas que se consideren necesarias.	Requiere decisión de la AAC
Colitis (Ulcerosa, Enteritis regional o enfermedad de Crohn) o síndrome del intestino irritable	Presentar toda la información médica pertinente y el informe del estado actual, incluyendo duración de los síntomas, nombre y dosis de los medicamentos y efectos secundarios.	Sigue el CAPE – Colitis Hoja de trabajo . Si el aviador cumple con todos los criterios de certificación, se emitirá Emisión especial inicial- Requiere decisión de la AAC
Hepatitis	Presentar todos los registros médicos pertinentes, informe de estado actual que incluya cualquier otra prueba que se considere necesaria.	Si la enfermedad se resuelve sin secuelas - EMITIR - De lo contrario, se requiere la decisión de la AAC
Hepatitis C	Revise toda la información médica pertinente y el informe del estado actual, incluya la duración de los síntomas, el nombre y la dosis de los medicamentos y los efectos secundarios.	Si la enfermedad se resuelve sin secuelas y necesidad de medicamentos - EMITIR- Si el solicitante tiene hepatitisC crónica, siga el CAPE



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	142 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

		-Hepatitis C crónica Hoja de trabajo. Si el aviador cumple con todos los criterios de certificación, se emite Todos los demás requiere la decisión de la AAC. Enviar todo los datos de evaluación.

CAPE - Hoja de trabajo sobre la colitis

Para determinar la elegibilidad del solicitante para la certificación, el MEA debe revisar una Nota de Progreso generado a partir de una visita clínica con el médico tratante o especialista no más de 90 días antes del examen MEA. Si el solicitante cumple con TODOS los criterios de certificación aceptables que se enumeran a continuación, el MEA puede emitir el examen. Los solicitantes de primera o segunda clase deben proporcionar esta información anualmente; los solicitantes de tercera clase deben proporcionar la información con cada examen requerido.

MEA DEBE REVISAR	CRITERIOS DE CERTIFICACIÓNACEPTABLES
El estado de salud general del solicitante debido a esta condición, según lo documentado por la Nota de Progreso Clínico actual y detallada del médico tratante.	[] Favorable
Síntomas	[] Ninguna o diarrea leve con o sin dolor/calambres abdominales leves La fatiga que limita la actividad o los síntomas abdominales graves no son aceptables para la certificación.
Causa de la colitis	[] Enfermedad de Crohn, colitis ulcerosa o síndrome del intestino irritable Cualquier otra causa requerirá la decisión de la AAC.
Cirugía por afección en las últimas 6 semanas.	[] No
Medicamentos para la enfermedad	[] Uno o más de los siguientes: • Esteroides: ○ Las formulaciones orales no pueden exceder el equivalente de prednisona 20 mg/día ○ Budesonida oral 9 mg o menos ○ Espumas o enemas con esteroides/enema de budesonida • Hiosciamina: úsela 1 o 2 veces por semana sin efectos



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	143 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

	secundarios y sin volar 48 horas después de su uso. • Loperamida menor o igual a 16 mg al día y sin efectos secundarios. • mesalamina (ácido 5-aminosalicílico como Asacol, Pentasa, Lialda, etc.) • mercaptopurina (6-MP) • Azatioprina (Imuran) o sulfasalazina (Azulfidina) • Tofacitinib (Xeljanz) • vedolizumab (Entyvio): 4 horas sin volar después de cada dosis • Adalimumab (Humira): 4 horas sin volar después de cada dosis NO acceptable: Uso de infliximab, uso de hiosciamina más de 2 veces por semana, equivalente de prednisona mayor a 20 mg/día o loperamidamayor a 16 mg por día.

MEA DEBE ANOTAR en el PUNTO 61 uno de los siguientes:

- ☐ Colitis calificada por CAPE.(Enviar documentos a la AAC).
- ☐ Tiene CME.
- ☐ NO califica por CAPE. Diferir solicitud (Presentar documentos de respaldo.)



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	144 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

CAPE- Hoja de trabajo sobre la hepatitis C crónica

Para determinar la elegibilidad del solicitante para la certificación, el MEA debe revisar una Nota de Progreso generado a partir de una visita clínica con el médico tratante o especialista no más de 90 días antes del examen MEA. Si el solicitante cumple con TODOS los criterios de certificación aceptables que se enumeran a continuación, el MEA puede emitirlo. Los solicitantes de primera o segunda clase deben proporcionar esta información anualmente; los solicitantes de tercera clase deben proporcionar la información con cada examen requerido.

MEA DEBE REVISAR	CRITERIOS DE CERTIFICACIÓN ACEPTABLES
El médico tratante considera que la condición es estable con el régimen actual y no recomienda cambios.	☐ Sí
Complicaciones o síntomas de la hepatitis C crónica	☐ Ninguno
Medicamentos para la enfermedad	☐ Ninguno
Laboratorios actuales	☐ En los últimos 90 días ☐ AST (SGOT), ALT (SGPT), albúmina y PT, todos dentro del 10 % de la escala de laboratorio normal.

MEA DEBE ANOTAR en el PUNTO 61 uno de los siguientes:

- ☐ CAPE calificó Hepatitis C - Crónica. (Enviar documentos a la AAC).
- ☐ Tiene CME
- ☐ No está calificado por CAPE para hepatitis C crónica. Diferir la solicitud. (Presentar documentos de respaldo).



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	145 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

Afecciones del abdomen, las vísceras y el ano
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
Hernia: inguinal, ventral o hiatal	Historial del documento y hallazgos	Si presenta síntomas, es probable que cause algún grado de obstrucción: requiere decisión de la AAC De lo contrario - EMITIR
Trasplante de hígado -Receptor	Presentar los elementos enumerados en el Protocolo para Trasplante de Hígado (Receptor)	Requiere decisión de la AAC
Trasplante de hígado - Donante	Revisar un informe de estado actual del cirujano de trasplantes o del médico del equipo de trasplantes	Certificación inicial - Si la nota de progreso clínico detallada y actual muestra que no hubo complicaciones, el piloto ya no toma ningún analgésico, su estado funcional ha vuelto a la normalidad y el médico tratante ha otorgado el alta total – se puede considerar por AAC Anote en el PUNTO 61 y envíe una copia del informe de estado actual a la AAC para su conservación en el archivo.
Hígado + riñón Hígado + corazón Hígado + otros Trasplantes combinados	Presentar los elementos requeridos en el protocolo de trasplante para cada órgano individual trasplantado.	DIFERIR - Requiere decisión de la AAC
Úlcera péptica	Enviar documentación a la AAC	Requiere decisión de la AAC
Esplenomegalia	Proporcionar evaluación hematológica	Requiere decisión de la AAC



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	146 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

PANCREATITIS
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
A. Pancreatitis por cálculosbilares Episodio único resuelto	1 mes período de recuperación después del alta del médico tratante. Debe tener documentación específica de Cirugía General (CG) o Gastroenterología (GGI) que verifique el tratamiento definitivo: Se debe descartar el alcohol como factor contribuyente (a través de los registros hospitalarios o la determinación del médico tratante. Si no está disponible, el MEA debe realizar la prueba). Se limpió el conducto biliar común (CBD) de cálculos/escombros; Colecistectomía; y Deje de tomar todos los analgésicos.	 EMITIR Resume esta historia en el PUNTO 61.
B. Cualquier otro como: - Factor inducido o contribuyente al consumo de alcohol - Estenosis/estrechez - Bloqueo de Conducto Biliar Común - Pancreatitis crónica - Pancreatitis recurrente - Piedras retenidas - Secundario a elevar Triglicéridos - Etiología desconocida - Otras causas	3 meses período de recuperación entonces: Envíe lo siguiente para revisión de la AAC: - Nota de progreso clínico actual y detallada del gastroenterólogo tratante que describe: - Causa de la condición, cuánto tiempo ha permanecido estable la condición y el pronóstico; - Si hay estenosis/estrechez u obstrucción del conducto biliar común, verifique que se haya resuelto; - Si existe alguna evidencia de consumo de alcohol; y - Verifique todos los analgésicos - Lista actual de medicamentos, dosis y efectos secundarios, si los hay; - Laboratorio (mínimo de amilasa y lipasa, desde el ingreso hospitalario, el alta y la evaluación actual; - Notas operatorias, antecedentes de ingreso y resumen del alta, si corresponde; y - Resultados de resonancia magnética/tomografía computarizada u otras pruebas de	 Envíe la información a la AAC para su revisión.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	147 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

	diagnóstico por imágenes, si se realizaron.	

Notas:

1. Esto se aplica SOLAMENTE a la PANCREATITIS CLÍNICA, no a elevaciones aisladas de amilasa/lipasa debido a una enfermedad concurrente.
2. La pancreatitis por cálculos biliares con cálculos retenidos NO debe ser certificada por MEA ya que persiste el riesgo de pancreatitis recurrente con incapacitación. (Es posible que el solicitante se haya realizado una colangiopancreatografía retrógrada endoscópica (CPRE) con ampulotomía y haya abierto el conducto biliar común, pero es probable que la etiología de la pancreatitis (cálculos residuales/microlitos/lodo) no se haya resuelto sin colecistectomía).

NEOPLASIAS MALIGNAS

CÁNCER DE COLON/CÁNCER COLORRECTAL

Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
A. No metastásico - tratamiento completado hace 5 años o más	Si no hay recurrencia ni tratamiento en curso:	EMITIR Resuma esta historia en el PUNTO 61
B. Pedunculado pólipo canceroso (Adenocarcinoma) eliminado mediante colonoscopia <u>hace menos de 5 años</u>	Revise la nota de progreso clínico actual y detallada. Si aparece: - Lesión local únicamente (estadio TNM 0 o I); - Resección completa sin necesidad de tratamiento adicional; - El seguimiento consiste en una colonoscopia anual o con menor frecuencia; - No hay preocupaciones clínicas.	EMITIR Resuma esta historia en el PUNTO 61
C. No metastásico y sin características de alto riesgo* Tratamiento completado hace menos de 5 años	Siga la hoja de trabajo CAPE	Sigue el CAPE- Cáncer colorrectal Hoja de Trabajo . Nota en el PUNTO 61



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	148 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

D. Características de ALTO RIESGO* o Enfermedad metastásica (Se refiere a metástasis a distancia). Enfermedades como: pulmón, hígado, ganglios linfáticos, peritoneo, cerebro.)	Envíe lo siguiente a la AAC para su revisión: - Y Informe de estado o registros de tratamiento del oncólogo tratante que brinden la siguiente información: - o Puesta en escena inicial; - o Evolución de la enfermedad, incluidas las recurrencias; - o Ubicación(es) de la enfermedad metastásica (si la hay); - o Tratamientos utilizados; - o Cuánto tiempo ha permanecido estable la condición; y - o Si se planea o espera algún cambio de tratamiento próximo y cuál es el pronóstico. - Y Lista de medicamentos. Fechas de inicio y Detenido. Descripción de los efectos secundarios. - Y Registros de tratamiento, incluidas notas clínicas. - Y Notas operatorias y alta Resumen, si corresponde. - Y Informes de colonoscopia. - Y Informes de patología. - Y Resultados de informes de resonancia magnética, tomografía computarizada o tomografía por emisión de positrones que ya se hayan realizado (en algunos casos, se requerirán los CD reales para la revisión de la AAC). - Y Informes de laboratorio. - o CBC y CEA realizados en los últimos 90 días;	DIFERIR Envíe la información a la AAC para un posible Especial Emisión.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	149 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

	Y Resultados de laboratorio de marcadores tumorales previos (como CEA).	

*Notas: Las características de alto riesgo para los fines de la AAC incluyen las siguientes. Estas NO califican para CAPE:

- El CEA aumenta o no disminuye con la colectomía;
- Quimioterapia alguna vez (incluyendo neoadyuvante);
- Poliposis adenomatosa familiar (PAF);
- Patología de alto riesgo según el oncólogo tratante;
- Resección incompleta o márgenes positivos;
- síndrome de Lynch;
- Enfermedad metastásica (se refiere a enfermedad metastásica distante como: pulmón, hígado, ganglios linfáticos, peritoneo, cerebro)
- Patología de cualquier tipo que no sea adenoma (p. ej.: linfoma, GIST, carcinoide)
- Radioterapia;
- Recurrencia; y o
- Pólipo sésil con cáncer invasivo tratado únicamente quirúrgicamente, sin quimioterapia ni radioterapia adicional.

Un solicitante con una ileostomía o colostomía también puede recibir consideración de la AAC. Es necesario un informe para confirmar que el solicitante se ha recuperado completamente de la cirugía y que está completamente asintomático.

En caso de antecedentes de obstrucción intestinal, se debe obtener un informe del médico tratante sobre la causa y el estado actual de la afección.

OTRAS ENFERMEDADES MALIGNAS
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
Otras neoplasias malignas	Presentar todos los registros médicos pertinentes, informes operatorios/patológicos, informe del estado oncológico actual, incluidos marcadores tumorales y cualquier otra prueba que se considere necesaria.	Requiere decisión de laAAC



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	150 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

CAPE - Hoja de trabajo sobre cáncer de colon o colorrectal

Para determinar la elegibilidad del solicitante para la certificación, el MEA debe revisar una Nota de Progreso generado a partir de una visita clínica con el médico tratante o especialista no más de 90 días antes del examen MEA. Si el solicitante cumple con TODOS los criterios de certificación aceptables que se enumeran a continuación, el MEA puede emitir la certificación. Los solicitantes de primera o segunda clase deben proporcionar esta información anualmente; los solicitantes de tercera clase deben proporcionar la información con cada examen requerido.

MEA DEBE REVISAR	CRITERIOS DE CERTIFICACIÓN ACEPTABLES
La nota de progreso clínico actual y detallada del médico tratante verifica que la condición es estable y no hay preocupaciones y que el aviador ha vuelto a sus actividades diarias completas sin tratamiento. necesario.	☐ Sí
Alto riesgo: cualquier evidencia de las siguientes características: • El CEA aumenta o no disminuye con la colectomía; • Quimioterapia alguna vez (incluyendo neoadyuvante); • Poliposis adenomatosa familiar (PAF); • Patología de alto riesgo según el oncólogo tratante; • Resección incompleta o márgenes positivos; • síndrome de Lynch; • Enfermedad metastásica: se refiere a una enfermedad metastásicadistante, como pulmón, hígado, ganglios linfáticos, peritoneo, cerebro, etc. • Patología de cualquier tipo que no sea adenoma (ej: linfoma, GIST, carcinoide); • Radioterapia; • Recurrencia; y/o • Pólipo sésil con cáncer invasivo tratado únicamente quirúrgicamente, sin quimioterapia ni radioterapia adicional.	☐ Ninguno
Recurrencia: cualquier evidencia o inquietud basada en una colonoscopia o estudios de imágenes según las pautas de práctica actuales aceptables.	☐ No
Enfermedad metastásica alguna vez (distante del hígado, pulmón, ganglios linfáticos, peritoneo, cerebro, etc.) o síntomas como: • Dolor de cabeza o cambios en la visión; • Disfunción neurológica focal; • Trastorno de la marcha; y/o • Disfunción cognitiva, incluyendo problemas de memoria y cambios de humor o de personalidad.	☐ Ninguno
El estadio TNM en el momento del diagnóstico fue 0, I, II o III.	☐ Sí
El CEA en el momento del diagnóstico era inferior a 5 ng/ml.	☐ Sí
El CEA de los últimos 90 días es normal y no presenta incremento	☐ Sí



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	151 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

respecto a los niveles anteriores.	
El hemograma completo de los últimos 90 días muestra una hemoglobina mayor a 11 y ninguna otra anomalía significativa.	☐ Sí

MEA DEBE ANOTAR en el PUNTO 61 uno de los siguientes:

- ☐ Cáncer de colon/cáncer colorrectal calificado por CAPE. (remitir información a la AAC)
- ☐ Tiene CME
- ☐ Cáncer de colon/cáncer colorrectal NO calificado por CAPE. Diferir. (Presentar documentos de respaldo).



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	152 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

PUNTO 39. ANO

MARQUE CADA PUNTO EN LA COLUMNA CORRESPONDIENTE	Normal	Anormal
39. Ano (No incluye examen digital).		

I. Técnicas de examen

No se requiere examen del ano (examen anal visual o tacto rectal [DRE]) a menos que lo indiquen los antecedentes médicos o los síntomas. Puede realizarse a discreción del examinador y del solicitante.

- Si los síntomas no justifican el examen de estos elementos, el MEA debe marcar “normal” en el formulario y anotar en el PUNTO 61 que el examen no estaba indicado y no se realizó.
- Si síntomas justifican el examen de estos elementos, el MEA debe marcar “anormal” y anotar en el PUNTO 61 el motivo por el que se realizó el examen y cualquier hallazgo.

PUNTO 40. ENDOCRINOLOGÍA

PREDIABETES

(Síndrome metabólico, alteración de la glucosa en ayunas, resistencia a la insulina o elevación/intolerancia de la glucosa)
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
A. Tratado con intervención en estilo de vida	Si el MEA puede determinar la condición es: • Bajo control; • Un Medicamento aceptado; y • El individuo no presenta síntomas que puedan interferir con las tareas de vuelo.	EMITIR Anote esta información en el expediente
B. Tratado con un medicamento para diabetes (sin insulina). (1) la	Ver el CAPE – Hoja de trabajo sobre prediabetes Esto requiere una Nota de progreso del médico tratante y laboratorio de hemoglobina A1C realizado no más de 90 días antes del examen MEA. Si el piloto cumple con todos los criterios de la hoja de trabajo de CAPE y está calificado de otra manera.	EMITIR Anote la declaración CAPE correcta en el expediente y conserve la información de respaldo requerida en el archivo.
C. Tratado con DOS (2) o más	Presentar ya sea: 1. Diabetes o hiperglucemia por vía oral informe del estado	DIFERIR



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	153 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

medicación para la diabetes (sin insulina).	(El médico tratante deberá indicar claramente el motivo de la medicación y si hay antecedentes de diabetes). o 2. Una nota de progreso clínico actual y detallada del médico tratante que contenga toda la información requerida que figura en el informe de estado anterior. • Debe incluir la indicación del medicamento y si hay antecedentes de diabetes o no; • Laboratorio de hemoglobina A1c realizado no más de 90 días antes del examen MEA.	Presentar la información a la AAC para una posible Emisión Especial Anotar (elementos o hallazgos) en el expediente.

Nota: Para [Síndrome de ovario poliquístico \(SOP\)](#), ver esa página.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	154 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

CAPE – Hoja de trabajo sobre prediabetes
(Síndrome metabólico, alteración de la glucosa en ayunas, resistencia a la insulina, elevación/intolerancia de la glucosa)

Para determinar la elegibilidad del solicitante para la certificación, el MEA debe revisar una Nota de Progreso Clínico detallada y actual generada a partir de una visita clínica con el médico o especialista tratante no más de 90 días antes del examen MEA. Si el solicitante cumple con TODOS los criterios de certificación aceptables que se enumeran a continuación, el Examinador puede emitir la certificación. Los solicitantes de primera o segunda clase deben proporcionar esta información anualmente; los solicitantes de tercera clase deben proporcionar la información con cada examen requerido. NOTA: CAPE se amplió para incluir medicamentos para la diabetes que se toman para bajar de peso

Si el solicitante ALGUNA VEZ ha tenido un A1C de 6,5 % O MAYOR, NO USE ESTE CAPE.	
MEA DEBE REVISAR	CRITERIOS DE CERTIFICACIÓN ACEPTABLES
La medicación se utiliza para: Nota: La diabetes en remisión (controlada con dieta), la diabetes tratada con medicamentos (incluida la insulina) o la diabetes insípida NO califican para este CAPE.	☐ Prediabetes
El médico tratante determina que la condición es estable y NO HAY presencia de los siguientes: • Síntomas o complicaciones asociados con la diabetes; • Efectos secundarios de la medicación; y/o • Eventos hipoglucémicos (síntomas o glucosa 70 mg/dl o menos) que requirieron intervención en los últimos 12 meses	☐ Sí
SÓLO UNO De los medicamentos enumerados se utiliza: • MEA debe verificar la observación dos semanas después de iniciar la medicación. (Ver Productos farmacéuticos, peso Pérdida de medicación.) • Si usa liraglutida o semaglutida, verifique que no tenga antecedentes de trastorno por uso de sustancias, psicosis/síntomas psicóticos, ideación suicida o ideaciones autodestructivas en ningún momento.	☐ Sí Indique cuál medicamento se utiliza: ☐ metformina O ☐ liraglutida O ☐ semaglutida



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	155 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

A1C actual	[] Sí a todas las siguientes: Y Dentro de los últimos 90 días; Y 6,4 mg/dL o MENOS; y Y Ninguna historia jamás de A1C 6,5% o mayor que
Nota: Un nivel de A1C de 6,5 % o más es diagnóstico de diabetes (ADA).	

EL MEA DEBE ANOTAR en el PUNTO 61 cualquiera de los siguientes:

- [] Prediabetes calificado por CAPE.
- [] Tiene CME
- [] No tengo prediabetes que cumpla con los requisitos de CAPE. Diferir la solicitud. (Presentar los documentos de respaldo).



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	156 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

DIABETES

(síndrome metabólico, alteración de la glucosa en ayunas, resistencia a la insulina o elevación/intolerancia a la glucosa)
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
A. Tratamiento con intervención en el estilo de vida.	Si el MEA puede determinar la afección es: - Bajo control; - Cambios al estilo de vida; y - El individuo no presenta síntomas que interfieran con las tareas de vuelo. Si glicemia en ayuno esta superior a 115 mg/dl solicitar hemoglobina glicosilada, esta deberá ser inferior a 6.5% para poder emitir.	EMITIR Anote esta información en el bloque de notas
B. Tratada con medicamento para diabéticos Primera vez que se notifica a AAC. (NO INSULINO DEPENDIENTE)	Esto requiere una Nota de Progreso Clínico actualizada y detallada del médico tratante y un laboratorio de hemoglobina A1c realizado no más de 90 días antes del examen MEA. Nota de progreso se encuentra en manual de procedimientos de unidad de medicina aeronáutica y factor humano	DIFERIR El MEA deberá realizar una nota a la unidad de medicina aeronáutica solicitando que se realice la junta médica para emitir dispensa medica una vez el paciente cuente con la nota de progreso.
C. Tratada con medicamento para diabéticos. Ya notificado a AAC. Cuenta con Certificado Médico de Excepción (NO INSULINO DEPENDIENTE)	Esto requiere una Nota de Progreso Clínico actualizada y detallada del médico tratante y un laboratorio de hemoglobina A1c realizado no más de 90 días antes del examen MEA. Adicional deberá aportar los requisitos solicitados en su Certificado Médico de Excepción debidamente emitido por la Autoridad de Aeronáutica Civil de Panamá	EMITIR Enviar la información a la AAC para archivo en PUNTO 61 clínico Anotar (elementos o hallazgos) en el Bloque de notas. Marcar Certificado de Excepción en área de limitaciones y anotar en punto 19, 20 y 21 información solicitada.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	157 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

DIABETES INSÍPIDA O POLIURIA

(Deficiencia de vasopresina arginina; diabetes insípida central o resistencia a la vasopresina arginina; diabetes insípida nefrogénica)
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
A. Hace 5 años o más Debido a una condición temporal que se ha resuelto por completo (por ejemplo, embarazo) y No requirió cirugía	El MEA debe revisar una nota de progreso clínico detallada de un endocrinólogo, nefrólogo o médico tratante certificado. Si la documentación verifica que: - El individuo no tiene secuelas; y - La condición se debió a una condición temporal que se resolvió sin expectativa de que vuelva a aparecer.	 EMITIR Anotar en el PUNTO 61 y enviar la evaluación a la AAC para su conservación en el PUNTO 61.
B. Deficiencia de vasopresina arginina (diabetes insípida central) O Resistencia a la vasopresina arginina (diabetes insípida nefrogénica) O Causa desconocida Si se debe a una condición neurológica, como un tumor, una infección, un accidente cerebrovascular, una neurocirugía o una lesión en la cabeza, consulte la página de esa condición.	Envíe lo siguiente para revisión de la AAC: 1. Una nota de progreso clínico detallada y actualizada generada a partir de una visita clínica con un endocrinólogo, nefrólogo o médico tratante certificado no más de 90 días antes del examen MEA. Debe incluir: - Un resumen detallado de la historia de la enfermedad, incluida la etiología; - Medicamentos actuales, dosis y efectos secundarios (si los hay); - Hallazgos del examen físico; - Resultados de cualquier prueba realizada; - Diagnóstico; - Evaluación y planificación; - Pronóstico; y - Hacer un seguimiento. 2. Copias de cualquier análisis de laboratorio realizado para la evaluación de esta condición. 3. Copias de cualquier estudio de imágenes (TC/RM, etc.) ya realizado.	 DIFERIR Envíe la información a la AAC



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	158 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

C. Polidipsia primaria (dipsogénico o psicógeno) Si se debe a una condición neurológica, como un tumor, una infección, un accidente cerebrovascular, una neurocirugía o una lesión en la cabeza, consulte la página de esa condición.	Envíe lo siguiente para revisión de la AAC: - Una nota de progreso clínico detallada y actualizada generada a partir de una visita clínica con un endocrinólogo, nefrólogo o médico tratante certificado no más de 90 días antes del examen MEA. Debe incluir: - Un resumen detallado de la historia de la enfermedad, incluida la etiología; - Medicamentos actuales, dosis y efectos secundarios (si los hay); - Hallazgos del examen físico; - Resultados de cualquier prueba realizada; - Diagnóstico; - Evaluación y planificación; - Pronóstico; y - Hacer un seguimiento. - Copias de cualquier análisis de laboratorio realizado para la evaluación de esta condición. - Copias de cualquier estudio de imágenes (TC/RM, etc.) ya realizado. Nota: Se solicitará una evaluación psiquiátrica si los documentos muestran que la condición es polidipsia psicógena.	DIFERIR Presentar la información a la AAC para una posible Emisión Especial Anotar (elementos o hallazgos) en el PUNTO 61.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	159 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

TRASTORNOS ENDOCRINOS
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
Acromegalia	Presentar todos los registros médicos pertinentes; estado actual que incluya nombres y dosis de los medicamentos y efectos secundarios.	Requiere decisión de la AAC
Enfermedad de Addison	Presentar todos los registros médicos pertinentes; estado actual que incluya nombres y dosis de los medicamentos y efectos secundarios.	Requiere decisión de la AAC
Enfermedad o síndrome de Cushing	Presentar todos los registros médicos pertinentes; estado actual que incluya nombres y dosis de los medicamentos y efectos secundarios.	Requiere decisión de la AAC
Hipoglucemia, ya sea funcional o resultado de un tumor pancreático	Presentar todos los registros médicos pertinentes; estado actual que incluya nombres y dosis de los medicamentos y efectos secundarios.	Requiere decisión de la AAC
Hiperparatiroidismo	Presentar todos los registros médicos pertinentes; estado actual; incluir nombres y dosis de medicamentos y efectos secundarios, y niveles séricos actuales de calcio y fósforo.	Requiere la decisión de la AAC
Hipertiroidismo	Presentar todos los registros médicos pertinentes; estado actual que incluya nombres y dosis de medicamentos y efectos secundarios y TFT actuales	Emisión especial inicial– Requiere decisión de la AAC
Síndrome de ovario poliquístico(SOP)	Ver Tabla de disposición del síndrome de ovario poliquístico	Ver tabla de disposición
Proteinuria y glucosuria	Presentar todos los registros médicos pertinentes; estado actual que incluya nombres y dosis de los medicamentos y efectos secundarios.	Se descarta intolerancia a la glucosa y a proteínas traza o 1+ - EMITR De lo contrario, se requiere la decisión de la AAC



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	160 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

HIPOPARATIROIDISMO
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
A. Hipoparatiroidismo postquirúrgico hipoparatiroidismo tratado con cirugía seis (6) o más Hace meses Y • Condición resuelta • Asintomático • Ya no requiere tratamiento.	Si el MEA puede determinar a través de la historia y el examen físico, la condición se resolvió con cirugía hace 6 o más meses, es asintomática y ya no requiere tratamiento.	EMITIR Anotar (elementos o hallazgos) en PUNTO 61
B. Hipoparatiroidismo postquirúrgico tratado con cirugía Menos hace más de seis (6) meses O Se trata en cualquier momento y permanece sintomático. Y/O Actualmente requiere tratamiento con medicamentos y/o suplementos (por ejemplo, carbonato de calcio o citrato de calcio)	Envíe lo siguiente: 1. Una nota de progreso clínico actual y detallada generada a partir de una visita clínica con el CIRUJANO tratante no más de 90 días antes del examen MEA. 2. Debe incluir: • Un resumen detallado de la historia de la condición; • Medicamentos actuales, dosis y efectos secundarios (si los hay); • Hallazgos del examen físico; • Resultados de cualquier prueba realizada; • Diagnóstico; • Evaluación y planificación; • Pronóstico; y • Hacer un seguimiento. 3. Debe incluir específicamente la indicación de la cirugía y la interpretación clínica de los resultados de laboratorio a continuación. 4. Laboratorio realizado no más de 90 días antes del examen MEA para incluir: • Panel metabólico básico • PTH intacta • Magnesio	DIFERIR Presentar la información a la AAC para una posible Emisión Especial Anotar (elementos o hallazgos) en PUNTO 61.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	161 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

	- Fósforo - Calcio sérico total o ionizado 25-hidroxivitamina D 5. Cualquier otra prueba ya realizada o considerada clínicamente necesaria por el médico tratante.	
C. Crónico <u>hipoparatiroidismo</u> debido a una causa autoinmune u otra (tratada o no tratada)	Envíe lo siguiente: - Una nota de progreso clínico actual y detallada generada a partir de una visita clínica con un ENDOCRINÓLOGO certificado no más de 90 días antes del examen MEA. - Debe incluir: - Un resumen detallado de la historia de la condición; - Medicamentos actuales, dosis y efectos secundarios (si los hay); - Hallazgos del examen físico; - Resultados de cualquier prueba realizada; - Diagnóstico; - Evaluación y planificación; - Pronóstico; y - Hacer un seguimiento. - Debe incluir específicamente si hay antecedentes (o no) de manifestaciones cardíacas, renales (incluida nefrolitiasis) o esqueléticas; interpretación clínica de los resultados de laboratorio a continuación; y un examen neurológico detallado. - Laboratorio realizado no más de 90 días antes del examen MEA que incluya: - Panel metabólico básico - PTH intacta - Magnesio - Fósforo - Calcio sérico total o ionizado 25-hidroxivitamina D	DIFERIR Presentar la información a la AAC para una posible Emisión Especial Anotar (elementos o hallazgos) en el PUNTO 61.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	162 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

	- Excreción de calcio y creatinina en orina de 24 horas 5. Informe de imágenes de cálculos renales elegidas por el médico (para identificar la presencia de cálculos). 6. Una nota de progreso clínico actual y detallada generada a partir de una visita clínica con un OFTALMÓLOGO certificado no más con una antelación mínima de 90 días antes del examen MEA. Debe incluir: - Un resumen detallado de la historia de la condición; - Cualquier antecedente de cataratas y/o queratoconjuntivitis - Medicamentos actuales, dosis y efectos secundarios (si los hay); - Hallazgos del examen físico; - Resultados de cualquier prueba realizada; - Diagnóstico; - Evaluación y planificación; - Pronóstico; y - Hacer un seguimiento. 7. Cualquier otra prueba ya realizada o considerada clínicamente necesaria por el médico tratante. Nota: Evaluación neuropsicológica que cumple con las especificaciones de la AAC. Puede ser necesario después de revisar el material enviado.	



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	163 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

HIPOTIROIDES o HIPOTIROIDISMO
(Incluida la enfermedad de Hashimoto)
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
A. Resuelto No requiere tratamiento	Si el MEA puede determinar a través de la historia y el examen que no es necesario ningún tratamiento, que no hay síntomas ni preocupación clínica:	EMITIR Anote esta información en el PUNTO 61.
B. Hipotiroidismo primario	Ver el CAPE - Hoja de trabajo sobre hipotiroidismo . Esto requerirá una nota de progreso clínico actual y detallada generada a partir de una visita clínica con el médico tratante no más de 90 días antes del examen MEA Y TSH. Nota: TSH hasta 9,9 puede ser considerado para CAPE si se cumplen otros criterios.	Si el piloto cumple con todos los criterios de la hoja de trabajo CAPEI y está calificado. EMITIR Sin límite de tiempo Anote la declaración CAPEcorrecta en el PUNTO 61 yenvíe la documentación de respaldo requerida. Información archivada.
C. Hipotiroidismo primario Sintomático TSH 10 mIU/L o superior Hipotiroidismo central (Debido a enfermedad pituitaria o hipotalámica)	Envíe lo siguiente para revisión de la AAC: 1. Una nota de progreso clínico detallada y actualizada generada a partir de una visita clínica con el médico tratante realizada no más de 90 días antes del examen MEA. (El diagnóstico de hipotiroidismo central debe ser evaluado por un endocrinólogo). Debe incluir un resumen detallado de la historia de la afección; medicamentos actuales, dosis y efectos secundarios (si los hubiera); hallazgos del examen físico; resultados de cualquier prueba realizada; diagnóstico; evaluación; plan (pronóstico); y seguimiento. 2. Laboratorio: Realizarse dentro de los 90 días posteriores al examen MEA e incluir: Hormona estimulante de la tiroides (TSH) y	DIFERIR Envíe la información a la AAC para una posible Emisión Especial.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	164 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

	• Cualquier otro análisis de laboratorio ya realizado (Ej. T3, T4 libre) por el médico tratante. 3. Imágenes: Copias de cualquier imagen Informes (resonancia magnética, tomografía computarizada, ecografía, rayos X) ya realizados. • Envíe el informe interpretativo en papel y las imágenes en CD. Verifique que el CD muestre las imágenes antes de enviarlo. Conserve una copia de todas las películas como medida de seguridad en caso de que se pierdan en el correo. 4. Cualquier otra prueba que el médico tratante considere clínicamente necesaria.	



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	165 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

CAPE - Hoja de trabajo sobre hipotiroidismo

Para determinar la elegibilidad del solicitante para la certificación, el MEA debe revisar una Nota de Progreso generado a partir de una visita clínica con el médico tratante o especialista no más de 90 días antes del examen MEA. Si el solicitante cumple con TODOS los criterios de certificación aceptables que se enumeran a continuación, el MEA puede emitirlo. Los solicitantes de primera o segunda clase deben proporcionar esta información anualmente; los solicitantes de tercera clase deben proporcionar la información con cada examen requerido.

MEA DEBE REVISAR	CRITERIOS DE CERTIFICACIÓN ACEPTABLES
El médico tratante considera que la condición es estable.	☐ Sí
Síntomas y signos	☐ Ninguno de los siguientes: fatiga, deterioro del estado mental osíntomas relacionados con los sistemas pulmonar, cardíaco o visual.
Medicamentos aceptables	☐ Levotiroxina sódica (Synthroid, Levothyroid), tiroides porcina (Armour), liotironina sódica (Cytomel) o liotrix (Thyrolar)
TSH menor a 10 (uIU/mL o mIU/L) en el último año (10 o más deben ser diferidos)	☐ Sí

MEA DEBE ANOTAR en el PUNTO 61 uno de los siguientes:

- ☐ Hipotiroidismo calificado por CAPE. (Enviar documentos a la AAC).
- ☐ Tiene CME.
- ☐ Hipotiroidismo NO calificado por CAPE. Diferir la solicitud. (Presentar documentos de respaldo).



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	166 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

PUNTO 41. SISTEMA GU

MARQUE CADA PUNTO EN LA COLUMNA CORRESPONDIENTE	NORMAL	ANORMAL
41. Sistema GU (no incluye examen pélvico)		

I. Técnicas de examen

El sistema genitourinario (GU) incluye el sistema genital y el sistema urinario (riñón/vejiga/uretra/uréteres)

El examen físico no incluye un examen pélvico.

No se requiere examen genital a menos que lo indiquen los antecedentes médicos (AFP) o los síntomas (por ejemplo, masas o áreas de dolor). Puede realizarse a discreción del examinador y del solicitante.

- Si los síntomas no justifican el examen de estos elementos, el MEA debe marcar “normal” en el PUNTO 61 que el examen no estaba indicado y no se realizó.
- Si los síntomas justifican el examen de estos elementos, el MEA debe marcar “anormal” en el PUNTO 61 el motivo y cualquier hallazgo.

II. Disposición médica aeroespacial

(Véase el [punto 48.](#), Enfermedades sistémicas generales, para detalles relativos a la diabetes, y el [punto 58.](#), Prueba de orina, para otra información relacionada con el examen de orina).

Las siguientes tablas enumeran las condiciones más comunes de importancia aeromédica y el curso de acción que debe tomar el MEA, según lo definido por cualquier protocolo y disposición correspondiente en la tabla. No se deben emitir certificados médicos a un solicitante con condiciones médicas que requieran una prórroga, o para cualquier condición no incluida en la tabla que pueda resultar en una incapacidad repentina o sutil sin consultar a la UMAFH. En la mayoría de los casos, se debe presentar documentación médica para estas condiciones a fin de respaldar la emisión de un certificado médico.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	167 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

TRASTORNOS GENERALES
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
Lesiones congénitas del riñón	Presentar toda la información médica pertinente y una nota de progreso clínico detallada y actual.	Si el solicitante tiene un riñón ectópico, en herradura, agenesia unilateral, hipoplásico o displásico y es asintomático - Requiere una decisión de la AAC
Cistostomía y vejiga neurogénica	Requiere evaluación. La nota de evolución clínica detallada y actualizada debe incluir la etiología, la manifestación clínica y el plan de tratamiento.	Requiere decisión de la AAC
Diálisis renal	Presentar una nota de progreso clínico actual y detallada, todos los informes médicos pertinentes que incluyan etiología, manifestación clínica, BUN, Ca, PO4, Creatinina, electrolitos y plan de tratamiento	Requiere decisión de la AAC
Trasplante renal	Remitir información a la AAC	Requiere decisión de la AAC



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	168 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

ENFERMEDAD RENAL CRÓNICA (EDC)
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
A. TFGe 45 a 59	No hay síntomas ni complicaciones y la causa subyacente no es descalificante.	 EMITIR Resume esta historia en el PUNTO 61.
B. TFGe de 35 a 44	Vea la hoja de trabajo CAPE . Riñón único – NO CAPE	Sigue el CAPE-Enfermedad renal crónica Hoja de trabajo anotar PUNTO 61.
C. TFGe 34 o menos O Síntomas o complicaciones con cualquier TFGe Proteinuria 2+ o superior oACR 300 o superior O Riñón único con TFGe 44 o menos	Envíe lo siguiente a la AAC para su revisión: ¶ Progreso clínico actual y detallado Nota generada a partir de una visita clínica con el médico tratante no más de 90 días antes del examen MEA. Debe incluir un resumen detallado de la historia de la afección, medicamentos actuales, dosis y efectos secundarios (si los hubiera); hallazgos del examen físico, resultados de cualquier prueba realizada, diagnóstico, evaluación, plan (pronóstico) y seguimiento. ¶ Se debe tener en cuenta si la condición es estable o si se recomienda tratamiento adicional o diálisis; ¶ Laboratorio reciente (dentro de los últimos 90 días) ○ Estudios de función renal (creatinina, BUN y TFGe); ○ Albúmina en forma de tirareactiva o ACR; y ○ Hemoglobina y hematocrito ¶ Informes de imágenes (si la realiza el médico tratante); y Evaluación por el médico tratante si Se justifica una evaluación.	 DIFERIR Envíe la información a la AAC para una posible Emisión Especial.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	169 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

Enfermedad renal crónica terminal que requiere diálisis o trasplante de riñón	Consulte la tabla en la página anterior para obtener más información.	 DIFERIR

Notas: La Tasa de Filtración glomerular estimada (TFGe) es un valor calculado/estimado. Si pruebas adicionales muestran que la función renal real es mayor que el TFGe, esto debe indicarse en la nota del médico tratante.

ACR = cociente albúmina creatinina



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	170 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

CAPE - Hoja de trabajo sobre enfermedad renal crónica (ERC)

Para determinar la elegibilidad del solicitante para la certificación, el MEA debe revisar una Nota de Progreso generado a partir de una visita clínica con el médico tratante o especialista no más de 90 días antes del examen MEA. Si el solicitante cumple con TODOS los criterios de certificación aceptables que se enumeran a continuación, el MEA puede emitir el examen. Los solicitantes de primera o segunda clase deben proporcionar esta información anualmente; los solicitantes de tercera clase deben proporcionar la información con cada examen requerido.

MEA DEBE REVISAR	CRITERIOS DE CERTIFICACIÓN ACEPTABLES
La nota de progreso clínico detallada y actual del médico tratante verifica: • Es asintomático y estable; • No ha desarrollado ninguna enfermedad o complicación nueva que pueda afectar la función renal; • Tiene 2 riñones funcionales; • Cualquier condición subyacente (como diabetes, hipertensión, glomerulonefritis, enfermedad renal poliquística u obstrucción crónica) esté bien controlada; y • No se recomienda ni se prevé diálisis ni trasplante en este momento.	☐ Sí
La TFGe es 35 o superior (Valor más reciente, debe ser dentro de los últimos seis (6) meses.)	☐ Sí
La albúmina en la tira reactiva de orina es traza o negativa O el índice de albúmina y creatinina (ACR) es 29 o menos	☐ Sí
La hemoglobina es de al menos 10 g/dL Y el hematocrito es de al menos 30 %	☐ Sí
Tratamiento actual	☐ Permitido

MEA DEBE ANOTAR en el PUNTO 61 uno de los siguientes:

- ☐ Enfermedad Renal Crónica calificada por CAPE.
- ☐ Tiene CME.
- ☐ Enfermedad renal crónica que no está calificada por CAPE y se difiere solicitud. (Presentar documentos de respaldo)



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	171 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

CONDICIONES INFLAMATORIAS
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
Aguda (nefritis)	Presentar toda la información médica pertinente y una nota de progreso clínico detallada y actual.	Si hace más de 3 meses, se resolvió, no hay secuelas ni indicios de recurrencia: EMITIR De lo contrario, se requiere la decisión de la AAC.
Crónica (nefritis)	Presentar toda la información médica pertinente y una nota de progreso clínico detallada y actual.	Requiere decisión de la AAC.
Nefrosis	Presentar toda la información médica pertinente y una nota de progreso clínico detallada y actual.	Requiere decisión de la AAC.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	172 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

CÁLCULOS RENALES (NEFROLITIASIS, CÁLCULOS RENALES) O CÓLICO RENAL
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
A. Evento diagnóstico más reciente Hace 5 años o más	No presenta síntomas ni problemas actuales. La función renal ha vuelto a la normalidad. No necesita tratamiento ni vigilancia continua.	EMITIR Resume esta historia en el PUNTO 61.
B. Piedra única Eso pasó hace menos de 5 años Sin complicaciones*	Si una sola piedra pasó o está en la vejiga sin más problemas y las imágenes (como una KUB) verifican que no existen piedras retenidas .	EMITIR Resumir esta historia en el PUNTO 61
C. Piedras Múltiples o retenidas asintomáticas hace menos de 5 años sin complicaciones* Nota: Utilice esto para hallazgos incidentales.	Ver hoja de trabajo CAPE	Sigue el CAPE - Calculo Retenido Hoja de trabajo sobre cálculos renales . Anotar en el PUNTO 61
D. Todos los demás Complicaciones* Sintomático Causa subyacente de cálculos recurrentes	Envíe lo siguiente a la AAC para su revisión: ‣ Nota de progreso clínico actual y detallada generado a partir de una visita clínica con el urólogo tratante no más de 90 días antes del examen MEA con plan de tratamiento y pronóstico. ‣ Si se identifica la causa subyacente, ‣ El informe de situación debe incluir el diagnóstico, el plan de tratamiento, el pronóstico y la adherencia al tratamiento para esta condición; ‣ Lista de medicamentos y efectos secundarios (si cualquier); ‣ Notas operatorias y resumen del alta (si corresponde); y ‣ Copias de informes de imágenes y de laboratorio (si ya realizado mediante el tratamiento médico)	DIFERIR Envíe la información a la AAC para un posible Especial Emisión.

AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	173 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

***Las complicaciones incluyen:**

- Hidronefrosis (crónica).
- Condición metabólica/subyacente que requiere tratamiento/vigilancia/monitoreo
- Procedimientos (3 o más para cálculos renales en los últimos 5 años)
- Insuficiencia u obstrucción renal (aguda o crónica).
- Sepsis o infecciones recurrentes del tracto urinario debido a cálculos.

Evaluaciones metabólicas y las imágenes deben realizarse según lo indique clínicamente el médico tratante. Las imágenes aceptables incluyen KUB, ecografía, PIV o TC/MRI según sea clínicamente apropiado según el médico tratante.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	174 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

CAPE – Hoja de trabajo sobre cálculos renales retenidos

Para determinar la elegibilidad del solicitante para la certificación, el MEA debe revisar una Nota de Progreso generado a partir de una visita clínica con el médico tratante o especialista no más de 90 días antes del examen MEA. Si el solicitante cumple con TODOS los criterios de certificación aceptables que se enumeran a continuación, el MEA puede emitir el examen. Los solicitantes de primera o segunda clase deben proporcionar esta información anualmente; los solicitantes de tercera clase deben proporcionar la información con cada examen requerido.

MEA DEBE REVISAR	CRITERIOS DE CERTIFICACIÓN ACEPTABLES
La nota de progreso clínico detallada y actual del médico tratante verifica que la condición es: - Asintomático; - Estable (sin aumento en número o tamaño de los cálculos); - Es poco probable que cause un evento incapacitante repentino; - Si se ha realizado una intervención quirúrgica, el aviador: ¿Ha dejado de tomar analgésicos? - Se ha recuperado completamente; y - Tiene liberación completa por parte del cirujano; - Sin antecedentes de complicaciones (incluyendo hidronefrosis crónica, condición metabólica/subyacente, procedimientos (3 o más en los últimos 5 años), insuficiencia u obstrucción renal, sepsis o infecciones urinarias recurrentes debido a cálculos).	☐ Sí
¿Existe una causa subyacente para la recurrencia de los cálculos?	☐ No
Tratamiento actual o recomendado Después de un solo evento de cálculo: si las imágenes de seguimiento verifican que no hay más cálculos presentes, anótelos en el PUNTO 61. No se requiere seguimiento adicional a menos que haya un cambio en la condición.	☐ Ninguno Se permiten tratamientos de apoyo como hidratación o medicamentos (como tiazidas, alopurinol o citrato de potasio) para disminuir la recurrencia (sin efectos secundarios).

MEA DEBE ANOTAR en el PUNTO 61 uno de los siguientes:

- ☐ Cálculos renales retenidos calificados por CAPE. (Enviar documentos a la AAC).
- ☐ Tiene CME.
- ☐ Cálculos renales retenidos que NO están calificados por CAPE. Se difiere la solicitud. (Presentar los documentos de respaldo).



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	175 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

TRASTORNOS NEOPLÁSICOS/CÁNCER
CÁNCER DE VEJIGA
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
A. No metastásico y tratamiento completo 5 o más hace años	Sin recurrencia ni tratamiento continuo	 EMITIR Resumen en el PUNTO 61.
B. No metastásico y tratamiento completado hace menos de 5 años	Vea la hoja de trabajo CAPE Recurrencia local solo en la vejiga: siga la hoja de trabajo CAPE sobre cáncer de vejiga.	Sigue el CAPE Cáncer de vejiga Hoja de trabajo - Calculo. Nota en el PUNTO 61.
C. Enfermedad metastásica, invasion muscular, o Enfermedad recurrente que se ha propagado fuera de la vejiga.	Envíe lo siguiente a la AAC para su revisión: Y Nota de progreso clínico actual y detallada del oncólogo tratante que describe el plan de tratamiento y el pronóstico; Y Lista de medicamentos con atención a los agentes quimioterapéuticos y fechas de uso; Y Registros de tratamiento incluídas notas notas clínicas o carta resumen que describa la estadificación inicial y el curso del tratamiento; Y Notas operatorias y resumen del alta (si aplica); y Y Informe(s) de patología (si corresponde); y Y Informes de resonancia magnética, tomografía computarizada o tomografía por emisión de positrones (en algunos casos, se requerirán los CD reales en formato DICOM para la revisión de la AAC).	 DIFERIR Emisión inicial - Enviar la información a la AAC

Nota: Si el aviador está actualmente recibiendo radiación o quimioterapia, el tratamiento debe completarse antes de que se pueda considerar la certificación médica.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	176 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

CAPE – Hoja de trabajo sobre el cáncer de vejiga

Para determinar la elegibilidad del solicitante para la certificación, el MEA debe revisar una Nota de Progreso generado a partir de una visita clínica con el médico tratante o especialista no más de 90 días antes del examen MEA. Si el solicitante cumple con TODOS los criterios de certificación aceptables que se enumeran a continuación, el MEA puede emitir el examen. Los solicitantes de primera o segunda clase deben proporcionar esta información anualmente; los solicitantes de tercera clase deben proporcionar la información con cada examen requerido.

MEA DEBE REVISAR	CRITERIOS DE CERTIFICACIÓN ACEPTABLES
La nota de progreso clínico detallada y actual del médico tratante verifica que la condición es: - La condición es estable; - Si hay recurrencia, NO se ha propagado fuera de la vejiga; - No hay evidencia actual o histórica de ninguna enfermedad metastásica o invasión muscular; - Se ha completado el tratamiento activo (quimioterapia/radiación, etc.) y no se recomienda ningún tratamiento nuevo en este momento; y/o - Si se ha realizado una cirugía, el aviador ya no toma analgésicos, se ha recuperado por completo y el cirujano le ha dado el alta.	☐ Sí
Síntomas	☐ Ninguno
Tratamiento actual Notas: Si han pasado 5 años o más desde que el aviador recibió algún tratamiento para esta afección, sin antecedentes de enfermedad metastásica y sin recurrencia, no se requiere CAPE. Indíquelo en el PUNTO 61. Si el aviador está actualmente recibiendo tratamiento de quimioterapia o radiación, aplase el examen.	☐ Ninguna o mantenimiento con BCG o mitomicina intravesical. (Si se utilizan estos medicamentos, el aviador no debe volar hasta 24 horas después del tratamiento y asintomático).

MEA DEBE ANOTAR en el PUNTO 61 uno de los siguientes:

- ☐ Cáncer de vejiga calificado por CAPE. (Enviar documentos a la AAC).
- ☐ Tiene CME
- ☐ Cáncer de vejiga que no está calificado por CAPE. Se difiere la solicitud. (Presentar documentos de respaldo).



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	177 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

AFECCIONES DE LA PRÓSTATA
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
Hipertrofia prostática benigna (HPB) o PSA elevado	Si el aviador presenta hallazgos compatibles con HBP no complicada sin evidencia de cáncer de próstata	 EMITIR Resume esta historia en el Punto 61.

CÁNCER DE PRÓSTATA
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
A. Cáncer de próstata No metastásico Con tratamiento completado Hace 5 años o más	Si NO hay recurrencia o tratamiento en curso.	 EMITIR Resume esta historia en el Punto 61.
B. Cáncer de próstata. No metastásico con tratamiento completado hace menos de 5 años o vigilancia activa/espera vigilante.	Vea la hoja de trabajo CAPE .	Sigue el CAPE- Cáncer de próstata Hoja de trabajo Nota en el PUNTO 61.
C. Cáncer de próstata Con enfermedad metastásica Actual o cualquier momento en el pasado O Recurrencia de la enfermedad Incluyendo una recurrencia bioquímica (BCR) después de la prostatectomía	Envíe lo siguiente para revisión de la AAC: Y Nota de progreso clínico actual y detallada generado a partir de una visita clínica con el oncólogo tratante no más de 90 días. Antes del examen MEA. Estado Debe describir el plan de tratamiento, cuánto tiempo ha permanecido estable la condición y el pronóstico; Y Listado de medicamentos y presencia o ausencia de efectos secundarios (si los hubiera), con especial atención a cualquier quimioterapia, esteroides o	 DIFERIR Emisión especial inicial – Requiere decisión de la AAC.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	178 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

	agentes hormonales y fechas utilizadas; Y Registros de tratamiento, incluida la clínica. Notas o una carta resumen describir la estadificación inicial, la evolución de la enfermedad, las localizaciones de la enfermedad metastásica y la estabilidad; Y Notas operatorias y alta resumen, si corresponde; Y Informe(s) de patología, si corresponde; y Y Resultados de una resonancia magnética, una tomografía computarizada o una tomografía por emisión de positrones informes. (En algunos casos, se requerirán los CD reales en formato DICOM para la revisión de la AAC).	

Notas: Si el aviador está actualmente recibiendo radiación o quimioterapia, el tratamiento debe completarse antes de que se pueda considerar la certificación médica.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	179 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

CAPE – Hoja de trabajo sobre el cáncer de próstata

Para determinar la elegibilidad del solicitante para la certificación, el MEA debe revisar una Nota de Progreso generado a partir de una visita clínica con el médico tratante o especialista no más de 90 días antes del examen A. Si el solicitante cumple con TODOS los criterios de certificación aceptables que se enumeran a continuación, el MEA puede emitirlo. Los solicitantes de primera o segunda clase deben proporcionar esta información anualmente; los solicitantes de tercera clase deben proporcionar la información con cada examen requerido.

MEA DEBE REVISAR	CRITERIOS DE CERTIFICACIÓN ACEPTABLES
La nota de progreso clínico detallada y actual del médico tratante verifica: - La condición es estable, sin propagación ni recurrencia; - No existe evidencia actual ni histórica de cualquier enfermedad metastásica; - Se ha completado el tratamiento activo (quimioterapia/radiación, etc.) y no se recomienda ningún tratamiento adicional en este momento; y - Si se ha realizado una cirugía, el aviador - Ha dejado de tomar analgésicos; - Se ha recuperado completamente; y - Ha sido liberado por el cirujano.	☐ Sí
PSA actual (dentro de los últimos 6 meses)	☐ 20 o menos si no hay prostatectomía ☐ 0,2 o menos después de la prostatectomía
Síntomas	☐ Ninguno
Tratamiento actual Notas: Si han pasado 5 años o más desde que el aviador recibió algún tratamiento para esta afección, sin antecedentes de enfermedad metastásica ni recurrencia, no se requiere CAPE. Indíquelo en el PUNTO 61.	☐ Ninguno o Vigilancia activa/espera vigilante o braquiterapia

MEA DEBE ANOTAR en el PUNTO 61 uno de los siguientes:

- ☐ Cáncer de próstata calificado por CAPE. (No es necesario enviar documentos a la AAC).
- ☐ Tiene CME.
- ☐ Cáncer de próstata NO calificado por CAPE. Diferir solicitud. (Presentar documentos de respaldo).

CÁNCER RENAL
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	180 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

A. No metastásico con tratamiento completado Hace 5 años o más	Si no hay recurrencia ni tratamiento en curso.	 EMITIR Resume esto en el PUNTO 61.
B. No metastásico con tratamiento completado Hace menos de 5 años	Vea la hoja de trabajo CAPE.	Sigue el CAPE Cáncer de riñón Hoja de trabajo - Nota en el PUNTO 61.
C. Enfermedad metastásica Actual o cualquier momento en el pasado O Reaparición de enfermedad	- Envíe lo siguiente a la AAC para su revisión: - Nota de progreso clínico actual y detallada generado a partir de una visita clínica con el oncólogo tratante no más de 90 días antes del examen MEA. Debe describir el plan de tratamiento, cuánto tiempo ha permanecido estable la condición, el pronóstico y si se planea o espera algún cambio en el tratamiento; - Listado de medicamentos y presencia o ausencia de efectos secundarios con mención específica de quimioterapia y fechas de uso; - Registros de tratamiento que incluyan notas clínicas o una carta resumida que describa la estadificación inicial, el curso de la enfermedad, las ubicaciones de la enfermedad metastásica y la estabilidad; - Notas operatorias y alta, si aplicable; - Informe(s) de patología, si corresponde; - Resultados de los informes de resonancia magnética, tomografía computarizada o tomografía por emisión de positrones (en algunos casos, se requerirán los CD reales en formato DICOM para su revisión por parte de la AAC).; y - Copias de los resultados de laboratorio más recientes realizados por el médico tratante.	 DIFERIR Envíe la información a la AAC para una posible Emisión Especial.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	181 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

CAPE - Hoja de trabajo sobre cáncer renal

Para determinar la elegibilidad del solicitante para la certificación, el MEA debe revisar una Nota de Progreso generado a partir de una visita clínica con el médico tratante o especialista no más de 90 días antes del examen MEA. Si el solicitante cumple con TODOS los criterios de certificación aceptables que se enumeran a continuación, el MEA puede emitir el examen. Los solicitantes de primera o segunda clase deben proporcionar esta información anualmente; los solicitantes de tercera clase deben proporcionar la información con cada examen requerido.

MEA DEBE REVISAR	CRITERIOS DE CERTIFICACIÓN ACEPTABLES
El médico tratante considera que la condición es estable con el régimen actual y no recomienda cambios.	☐ Sí
Cualquier evidencia actual o histórica de: • Quimioterapia • Recurrencia de la enfermedad; • Extensión extracapsular; • Enfermedad metastásica; • Enfermedad en etapa 4; o • Síndrome paraneoplásico	☐ No
Si se realizó cirugía, el aviador ya no toma analgésicos, se recuperó por completo y el cirujano le dio el alta.	☐ Sí
Síntomas	☐ No
Tratamiento completado y regreso a actividades plenas y sin restricciones (Estado funcional ECOG o equivalentes 0).	☐ Sí
Tratamiento actual: Notas: Si han pasado 5 años o más desde que el aviador recibió algún tratamiento para esta afección, sin antecedentes de enfermedad metastásica ni recurrencia, no se requiere CAPE. Indíquelo en el PUNTO 61.	☐ Ninguno

MEA DEBE ANOTAR en el PUNTO 61 uno de los siguientes:

- ☐ Cáncer renal calificado por CAPE. (Enviardocumentos a la AAC).
- ☐ Tiene CME.
- ☐ Cáncer renal NO calificado por CAPE. Diferir solicitud. (Presentar documentos de respaldo).



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	182 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

CÁNCER DE TESTÍCULO

Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
A. No metastásico y tratamiento completado hace 5 o más años	Sin recurrencia ni tratamiento continuo	 EMITIR Resume esta historia en el PUNTO 61.
B. No metastásico y tratamiento completado hace menos de 5 años	Vea la hoja de trabajo CAPE	Sigue el CAPE – Testicular Hoja de trabajo sobre el cáncer - Nota en el PUNTO 61.
C. Enfermedad metastásica actual o en cualquier momento del pasado Recurrencia de la enfermedad	Envíe lo siguiente a la AAC para su revisión: Y Nota de progreso clínico actual y detallada , generado a partir de una visita clínica con el oncólogo tratante no más de 90 días antes del MEA examen, describiendo el plan de tratamiento y pronóstico; Y Lista de medicamentos con atención a los agentes de quimioterapia y las fechas utilizadas; Y Registros de tratamiento que incluyen notas clínicas o carta resumen que describe el curso de la enfermedad y la estadificación inicial; Y Notas operatorias y alta resumen (si aplica); Y Informe(s) de patología (si corresponde); Y Informes de resonancia magnética/tomografía computarizada o tomografía por emisión de positrones (en algunos casos, se requerirán los CD reales en formato DICOM para la revisión de la AAC); y Y Resultados de marcadores tumorales séricos (si aplicable).	 DIFERIR Envíe la información a la AAC para una posible Emisión Especial.

Notas: Si el aviador está recibiendo actualmente radioterapia o quimioterapia, el tratamiento debe completarse antes de que se pueda considerar la certificación médica. Se permite la espera vigilante.

AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	183 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

CAPE – Hoja de trabajo sobre el cáncer de testículo

Para determinar la elegibilidad del solicitante para la certificación, el MEA debe revisar una Nota de Progreso generado a partir de una visita clínica con el médico tratante o especialista no más de 90 días antes del examen MEA. Si el solicitante cumple con TODOS los criterios de certificación aceptables que se enumeran a continuación, el MEA puede emitir el examen. Los solicitantes de primera o segunda clase deben proporcionar esta información anualmente; los solicitantes de tercera clase deben proporcionar la información con cada examen requerido.

MEA DEBE REVISAR	CRITERIOS DE CERTIFICACIÓN ACEPTABLES
La nota de progreso clínico detallada y actual del médico tratante verifica: - La condición es estable, sin propagación ni recurrencia; - No hay evidencia actual o histórica de ninguna enfermedad metastásica; - Se ha completado el tratamiento activo (quimioterapia/radiación, etc.) y no se recomienda ningún tratamiento nuevo en este momento; y - Si se ha realizado una cirugía, el aviador ya no toma analgésicos, se ha recuperado por completo y el cirujano le ha dado el alta.	☐ Sí
Síntomas	☐ Ninguno
Tratamiento actual Notas: Si han pasado 5 años o más desde que el aviador recibió algún tratamiento para esta afección, sin antecedentes de enfermedad metastásica ni recurrencia, no se requiere CAPE. Indíquelo en el PUNTO 61. (Ver tabla de disposición.) Si el aviador está actualmente recibiendo tratamiento de quimioterapia o radiación, aplase el examen. (Ver tabla de disposición).	☐ Ninguno, vigilancia o espera vigilante

MEA DEBE ANOTAR en el PUNTO 61 uno de los siguientes:

- ☐ Cáncer testicular calificado por CAPE. (Enviar documentos a la AAC).
- ☐ Tiene CME.
- ☐ Cáncer de testículo que no está calificado por la CAPE. Diferir la solicitud. (Presentar documentos de respaldo).



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	184 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

OTROS CÁNCERES GU/TRASTORNOS NEOPLÁSICOS
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
Otros cánceres GU cuando el tratamiento se completó hace más de Hace 5 años y no hay antecedentes de enfermedad metastásica. (Si hace menos de 5 años, consulte a continuación).	Entrevista al aviador	Actualmente libre de cáncer y dado de alta de la atención oncológica: emitir y advertir sobre la recurrencia Resumir en el PUNTO 61 Todos los demás – ver abajo
Otros cánceres GU cuando el tratamiento se completó hace menos de 5 años o para los cuales hay antecedentes de enfermedad metastásica.	Presentar una nota de progreso clínico actual y detallada, todos los informes médicos pertinentes que incluyan estadificación, evaluación de metástasis e informe operatorio si corresponde.	Requiere decisión de la AAC

NEFRITIS
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
Pielitis o pielonefritis	Presentar toda la información médica pertinente y una nota de progreso clínico detallada y actual.	Si es asintomático - EMITIR De lo contrario, se requiere la decisión de la AAC
Pionefrosis	Presentar toda la información médica pertinente y una nota de progreso clínico detallada y actual.	Requiere decisión de la AAC



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	185 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

POLIQUISTOSIS RENAL
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
A. Autosómica dominante (en enfermedad renal poliquística asociada al tratamiento)	Envíe lo siguiente a la AAC para su revisión: ¶ Una nota de progreso clínico actual y detallada, generada a partir de una visita clínica con el nefrólogo tratante no más de 90 días antes del examen MEA, que detalle: ○ Historia, diagnóstico, examen físico; ○ Plan de tratamiento y pronóstico; y ○ Si el aviador tiene hipertensión, el médico debe comentar si está controlada. ¶ Lista de medicamentos y efectos secundarios (si los hay); ¶ Laboratorio (reciente) incluir como mínimo: ○ Creatinina sérica; ○ TFG_e; y ○ Relación proteína/creatinina en orina puntual ¶ Imágenes incluir: ○ ARM cerebral (preferido) o CTA (si es resonancia magnética) contraindicaciones) para el aneurisma; y ○ Ecocardiograma transtorácico actual.	DIFERIR Envíe la información a la AAC para una posible Emisión Especial.
B. Autosómica recesiva (AR-PKD)	Envíe lo siguiente a la AAC para su revisión: ¶ Una nota de progreso clínico actual y detallada generada a partir de una visita clínica con el nefrólogo tratante no más de 90 días antes del examen MEA, que detalle: ○ Historia, diagnóstico, examen físico; ○ Plan de tratamiento y pronóstico; y ○ Si el aviador tiene hipertensión,	DIFERIR Envíe la información a la AAC para una posible Emisión Especial.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	186 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

	el médico debe comentar si está controlada. ¶ Lista de medicamentos y efectos secundarios si los hubiera; ¶ Laboratorio (reciente) para incluir en un mínimo: ○ Creatinina sérica; ○ TFG; y ○ Relación proteína/creatinina en orina puntual ¶ Evaluación actual del gastroenterólogo detallando o: ○ Historia, diagnóstico, examen físico; ○ Estado actual; ○ Plan de tratamiento y pronóstico; ○ Ecografía abdominal; y ○ Pruebas de función hepática más cualquier pruebas adicionales que se consideren clínicamente indicadas.	

SISTEMA URINARIO
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
Hidronefrosis con deterioro de la función renal	Presentar toda la información médica pertinente y una nota de progreso clínico detallada y actual.	Requiere decisión de la AAC
Nefrectomía (no neoplásica)	Presentar toda la información médica pertinente y una nota de progreso clínico detallada y actual.	Si la función y la anatomía del riñón restante son normales, sin otras enfermedades sistémicas, hipertensión, uremia o infección del riñón restante, se debe realizar el procedimiento. De lo contrario, se requiere una decisión de la AAC.
Hematuria	Presentar toda la información médica pertinente y una nota de progreso clínico detallada y actual.	Si no se encuentra ninguna condición subyacente después de la evaluación urológica, se debe emitir y enviar la evaluación a la AAC.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	187 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

		Si se encuentra la causa subyacente, consulte esa sección.
Proteinuria y glucosuria	Presentar todos los registros médicos pertinentes; Nota de progreso clínico actual y detallada que incluya los nombres y las dosis de los medicamentos y los efectos secundarios (si los hay).	Proteína traza o 1+ y se descartó intolerancia a la glucosa. - Emitir De lo contrario, se requiere una decisión de la AAC



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	188 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

PUNTOS 42-43. MÚSCULOESQUELÉTICO.

MARQUE CADA PUNTO EN LA COLUMNA CORRESPONDIENTE	Normal	Anormal
42. Extremidades superiores e inferiores (Fuerza y amplitud demovimiento)		
43. Columna vertebral, otros sistemas musculoesqueléticos		

I. Técnicas de examen

Se deben utilizar procedimientos de examen estándar para realizar una evaluación general de la integridad del sistema musculo esquelético del solicitante. El MEA debe tener en cuenta lo siguiente:

1. Dolor: neuralgia, mialgia, parestesia y hallazgos circulatorios y neurológicos relacionados.
2. Debilidad: local o generalizada; grado y cantidad de pérdida funcional
3. Parálisis: atrofia, contracturas y disfunciones relacionadas
4. Coordinación de movimientos, temblores, pérdida o restricción de los movimientos articulares y degradación del rendimiento.
5. Deformidad: extensión y causa
6. Amputación: nivel, cicatrización del muñón y dolor fantasma
7. Prótesis: comodidad y posibilidad de uso eficaz.

II. Disposición médica aeroespacial

La siguiente es una tabla que enumera las condiciones más comunes de importancia aeroméfica y el curso de acción que debe tomar el MEA según lo definido por el protocolo y la disposición en la tabla. No se deben emitir certificados médicos a un solicitante con condiciones médicas que requieran una prórroga, o para cualquier condición no incluida en la tabla que pueda resultar en una incapacidad repentina o sutil sin consultar al UMAFH. Se debe presentar documentación médica para cualquier condición a fin de respaldar la emisión de un certificado médico de aviador.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	189 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

PUNTO 42. EXTREMIDADES SUPERIORES E INFERIORES

NEUROPATÍA
(Neuropatía periférica)
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
A. Neuropatía Sin limitaciones funcionales	Si el MEA puede determinar la condición es: - Bajo control; - Los medicamentos son aceptables; y - El individuo no presenta síntomas que puedan interferir con las tareas de vuelo.	EMITIR Anote esta información en el PUNTO 61. Si no hay explicación de MEA, se le puede solicitar al piloto que proporcione documentación.
B. Neuropatía Con debilidad/entumecimiento o Limitaciones funcionales	Envíe lo siguiente para revisión de la AAC: - Una nota de progreso clínico detallada y actualizada generada a partir de una visita clínica con el médico tratante no más de 90 días antes del examen MEA. Debe incluir un resumen detallado de la neuropatía (incluida la etiología si se conoce); medicamentos actuales, dosis y efectos secundarios (si los hubiera); hallazgos del examen físico; resultados de cualquier prueba realizada; diagnóstico; evaluación y plan (pronóstico); y seguimiento. - Debe incluir específicamente una descripción de cualquier debilidad, entumecimiento o limitación funcional. - Laboratorio ya realizado para esta condición. - Cualquier otra prueba o imagenología que el médico tratante considere clínicamente necesaria. Nota: Si la neuropatía se debe a una enfermedad subyacente como la diabetes: Vea esa sección.	DIFERIR Presentar la información a la AAC para una posible Emisión Especial Anotar (elementos o hallazgos) en el PUNTO 61. Si no se aborda en la nota de progreso, el MEA debe describir cualquier limitación funcional que pueda afectar la capacidad del piloto para operar los controles de la aeronave.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	190 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

EXTREMIDADES SUPERIORES E INFERIORES
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
Amputaciones	Presentar una nota de progreso clínico actual y detallada que incluya el estado funcional (grado de deterioro medido por fuerza, rango de movimiento, dolor), medicamentos con efectos secundarios (si los hubiera) y todos los informes médicos pertinentes.	Si el solicitante tiene una CME emitida sobre la base de la amputación – Emitir. De lo contrario, se requiere la decisión de la AAC. Después de revisar todos los datos médicos, la AAC puede autorizar una prueba de vuelo
Atrofia de cualquier músculo que sea progresiva, deformidades, ya sean congénitas o adquiridas. o Limitación del movimiento de una articulación importante, que sea suficiente para interferir con el desempeño de funciones de piloto.	Presentar una nota de progreso clínico actual y detallada que incluya el estado funcional (grado de deterioro medido por fuerza, rango de movimiento, dolor), medicamentos con efectos secundarios (si los hubiera) y todos los informes médicos pertinentes.	Requiere decisión de la AAC
Neuralgia	Véase el punto 46. Afecciones neurológicas y otras afecciones. Neuralgia (trigémino) Neuralgia, neuralgia postherpética Tabla de disposición	Ver tabla de disposición
Ciática, si es suficiente para interferir con la función o es probable que se vuelva incapacitante	Presentar una nota de progreso clínico actual y detallada que incluya el estado funcional (grado de deterioro medido por fuerza, rango de movimiento, dolor), medicamentos con efectos secundarios (si los hubiera) y todos los informes médicos pertinentes.	Requiere decisión de la AAC
Osteomielitis, aguda o crónica, con o sin fístula(s) drenante(s)	Presentar una nota de progreso clínico actual y detallada que incluya el estado funcional (grado de deterioro medido por fuerza, rango de movimiento, dolor), medicamentos con efectos secundarios (si los hubiera) y toda la	Requiere decisión de la AAC



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	191 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

	información pertinente en los informes médicos.	
Temblores	Véase el punto 46. Enfermedades neurológicas, extrapiramidales, hereditarias y degenerativas del sistema nervioso. Sistema- TEMBLOR Tabla de disposición para temblores	Ver Tabla de disposición

Para todas las condiciones anteriores: Si el solicitante está calificado de otra manera, la AAC puede emitir un certificado limitado. Este certificado permitirá al solicitante continuar con el entrenamiento de vuelo hasta que esté listo para una prueba de vuelo. En ese momento, a pedido del solicitante, la AAC (generalmente la UMAFH) autorizará al estudiante piloto a tomar una prueba de vuelo junto con el examen de vuelo regular. La prueba de vuelo y el examen de vuelo regular de piloto privado son realizados por un inspector de la AAC. Esto le brinda al estudiante la oportunidad de demostrar la capacidad de controlar la aeronave a pesar de la discapacidad. El inspector de la AAC prepara un informe escrito e indica si existe un problema de seguridad. Si el aviador completa exitosamente la prueba de vuelo, se le emitirá un certificado médico de excepción por la UMAFH.

Cuando se utilizan prótesis o se instalan dispositivos de control adicionales en una aeronave para ayudar al amputado, aquellos que sean considerados calificados mediante procedimientos de certificación especiales tendrán sus certificados limitados para requerir que los dispositivos (y, de ser necesario, incluso la aeronave específica) siempre se deben usar al ejercer los privilegios del certificado de aviador.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	192 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

PUNTO 43. COLUMNA VERTEBRAL, OTROS TRASTORNOS MUSCULOESQUELÉTICOS

ARTRITIS

Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
A. Osteoartritis	• Bien controlado sin episodios diarios persistentes. síntomas; • Sin limitaciones funcionales; y • El tratamiento consiste únicamente en AINE o medicamentos antiinflamatorios según necesidad.	EMITIR Resume esta historia, anota el PUNTO 61.
B. Artrosis con medicación adicional o Artritis autoinmune	Ver hoja de trabajo CAPE	Sigue el CAPE- Artritis Hoja de trabajo Anotar PUNTO 61.
C. Todos los demás • Complicaciones*; • Sintomático; o • Causa subyacente con complicaciones o enfermedad sistémica, etc.	Envíe lo siguiente para revisión de la AAC: ‣ Una nota de progreso clínico detallada y actualizada generada a partir de una visita clínica con el médico tratante no más de 90 días antes del examen MEA. Debe incluir un resumen detallado de la neuropatía (incluida la etiología si se conoce); medicamentos actuales, dosis y efectos secundarios (si los hubiera); hallazgos del examen físico; resultados de cualquier prueba realizada; diagnóstico; evaluación y plan (pronóstico); y seguimiento. ‣ Debe indicarse si existen limitaciones funcionales. ‣ Notas operativas (si corresponde); y ‣ Copias de informes de imágenes y análisis de laboratorio (si ya los realizó el médico tratante).	DIFERIR Envíe la información a la AAC para una posible Emisión Especial.

*Las complicaciones incluyen:

- Deformidad de las articulaciones o disminución del rango de movimiento o fuerza que afectaría las tareas de vuelo.
- Enfermedad sistémica



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	193 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

CAPE - Hoja de trabajo sobre la Artritis

Para determinar la elegibilidad del solicitante para la certificación, el MEA debe revisar una Nota de Progreso generado a partir de una visita clínica con el médico tratante o especialista no más de 90 días antes del examen MEA. Si el solicitante cumple con TODOS los criterios de certificación aceptables que se enumeran a continuación, el MEA puede emitirlo. Los solicitantes de primera o segunda clase deben proporcionar esta información anualmente; los solicitantes de tercera clase deben proporcionar la información con cada examen requerido.

MEA DEBE REVISAR	CRITERIOS DE CERTIFICACIÓN ACEPTABLES
El médico tratante considera quela condición es estable con el régimen actual y no recomienda cambios.	☐ Sí
Síntomas	☐ Ninguno o síntomas leves a moderados sin limitaciones significativas en el rango de movimiento, estilo de vida o actividades.
Causa de la artritis *OA – ver Tabla de disposición para la artritis Es posible que no se requiera CAPE.	Las causas aceptables se limitan a: ☐ Osteoartritis* y/o ☐ Autoinmune, que incluye únicamente las siguientes: espondilitis reumatoide (limitada a las articulaciones), psoriásica o anquilosante.
Laboratorio	☐ Solo AINE o esteroides: no se requiere análisis de laboratorio. ☐ Hemograma completo, prueba de función hepática y creatinina normales en los últimos 90 días.
Medicamentos aceptables	☐ Uno o más de los siguientes: Esteroide oral que no exceda el equivalente de prednisona 20 mg/día • AINE • Metotrexato • Hidroxicloroquina/cloroquina (Plaquenil/Aralen): consulte el requisito de informe de estado obligatorio a continuación** • Solo UNO de los siguientes, con el tiempo requerido sin volar después de cada uso: - o Adalimumab (Humira): 4 horas sin vuelos - o Apremilast (Otezla): n/d - o Etanercept (Enbrel): 4 horas sin vuelo - o Infliximab (Remicade): prohibición de vuelos durante 24 horas - o Rituximab (Rituxan): 72 horas sin volar - o Secukinumab (Cosentyx): 4 horas sin vuelos
Si se utiliza hidroxicloroquina (HCQ)/cloroquina (CQ) (Plaquenil/Aralen).	☐ No

MEA DEBE ANOTAR en el PUNTO 61 uno de los siguientes:

☐ Artritis calificada por CAPE. (Enviar los documentos a la AAC).



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	194 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

- [] Tiene CME
- [] Artritis que NO está calificada por CAPE. Diferir la solicitud. (Presentar documentos de respaldo).

PARÁLISIS CEREBRAL
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
A. Cualquier historia	Envíe lo siguiente para revisión de la AAC: - Una evaluación neurológica actual y detallada, de acuerdo con las Especificaciones de la AAC para Evaluación neurológica, generado a partir de una visita clínica con el neurólogo tratante no más de 90 días antes del examen MEA. - Debe incluir una evaluación de elementos como el equilibrio, la fuerza, las limitaciones en el rango de movimiento y el dolor. Debe describir cualquier déficit o limitación funcional tanto de los grupos musculares grandes como de los pequeños, así como la destreza para operar una aeronave. - Todos los registros escolares/académicos: adaptaciones educativas, Plan Educativo Individual (IEP), como el plan "504", servicios de apoyo educativo proporcionados, evaluaciones y pruebas educativas asociadas con el IEP o adaptaciones individualizadas, evaluaciones y pruebas neuropsicológicas, transcripciones educativas y, si están disponibles, informes del piloto jefe. Nota: En algunos casos, puede ser necesaria información adicional, como imágenes cerebrales (resonancia magnética o tomografía computarizada) o pruebas neurocognitivas, después de revisar los elementos anteriores. Las limitaciones físicas asociadas con la parálisis cerebral pueden requerir una prueba de vuelo médica (MFT). Si se requiere una MFT, indique qué FSDO preferiría utilizar la persona.	DIFERIR Envíe la información a la AAC para una posible Emisión Especial.

AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	195 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	196 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

ENFERMEDAD DEL COLÁGENO
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
Polimiositis aguda; Dermatomiositis; Lupus eritematoso; o Poliarteritis nodosa	Presentar una nota de progreso clínico detallada y actualizada generada a partir de una visita clínica con el médico tratante no más de 90 días antes del examen MEA. Debe incluir un resumen detallado de la historia de la afección; medicamentos actuales, dosis y efectos secundarios (si los hubiera); hallazgos del examen físico; resultados de cualquier prueba realizada; diagnóstico; evaluación; plan (pronóstico); y seguimiento.	Requiere decisión de la AAC



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	197 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

GOTA Y PSEUDOGOTA
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
Pseudogota por gota Bien controlado	La entrevista y el examen revelan: ¶ No hay síntomas persistentes ni deterioro funcional. ¶ Combinaciones de medicamentos AINE, reductores de ácido úrico (alopurinol, etc.) o excretores de ácido úrico (probenecid) sin efectos secundarios aeromédicamente significativos.	 EMITIR Observar los hallazgos en PUNTO 61.
Pseudogota por gota Deterioro funcional Deformidad articular Cálculos renales recurrentes Medicamentos distintos a los anteriores no controlados Síntomas persistentes	Presentar una nota de progreso clínico detallada y actualizada generada a partir de una visita clínica con el médico tratante no más de 90 días antes del examen MEA. Debe incluir un resumen detallado de la historia de la afección; medicamentos actuales, dosis y efectos secundarios (si los hubiera); hallazgos del examen físico; resultados de cualquier prueba realizada; diagnóstico; evaluación; plan (pronóstico); y seguimiento. También debe abordar: ¶ Gravedad y frecuencia de las exacerbaciones, incluyendo el intervalo entre las mismas y la fecha del brote más reciente; ¶ Grado de afectación renal; y ¶ Grado de deformidad de la articulación o deterioro funcional y si afectaría el funcionamiento de los controles de la aeronave.	 DIFERIR Presentar registros a la AAC para tomar una decisión



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	198 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

COLUMNA VERTEBRAL, OTROS ASPECTOS MUSCULOESQUELÉTICOS
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
Enfermedad activa de los huesos y articulaciones. Si se debe a una condición específica: consulte esas páginas Si se debe a artritis: consulte la página de Artritis	Presentar una nota de progreso clínico detallada y actualizada generada a partir de una visita clínica con el médico tratante no más de 90 días antes del examen MEA. Debe incluir un resumen detallado de la historia de la afección; medicamentos actuales, dosis y efectos secundarios (si los hubiera); hallazgos del examen físico; resultados de cualquier prueba realizada; diagnóstico; evaluación; plan (pronóstico); y seguimiento. Incluya el estado funcional (grado de deterioro medido por la fuerza, el rango de movimiento y el dolor).	Requiere decisión de la AAC
Anquilosis, curvatura (moderada o severa) u otra deformidad marcada de la columna vertebral suficiente para interferir con el desempeño de las funciones del piloto.	Presentar una nota de progreso clínico detallada y actualizada generada a partir de una visita clínica con el médico tratante no más de 90 días antes del examen MEA. Debe incluir un resumen detallado de la historia de la afección; medicamentos actuales, dosis y efectos secundarios (si los hubiera); hallazgos del examen físico; resultados de cualquier prueba realizada; diagnóstico; evaluación; plan (pronóstico); y seguimiento. Incluya el estado funcional (grado de deterioro medido por la fuerza, el rango de movimiento y el dolor).	Requiere decisión de la AAC
Cirugía del disco intervertebral	Ver nota	Ver nota



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	199 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

Efectos musculoesqueléticos de distrofia muscular o miopatías	Presentar una nota de progreso clínico detallada y actualizada generada a partir de una visita clínica con el médico tratante no más de 90 días antes del examen MEA. Debe incluir un resumen detallado de la historia de la afección; medicamentos actuales, dosis y efectos secundarios (si los hubiera); hallazgos del examen físico; resultados de cualquier prueba realizada; diagnóstico; evaluación; plan (pronóstico); y seguimiento. Incluir estado funcional (grado de deterioro medido por fuerza, amplitud de movimiento y dolor).	Requiere decisión de la AAC
Efecto músculo esquelético de la miastenia gravis	Ver disposición a la miastenia gravis	Ver tabla de disposición
Otros trastornos de la función musculoesquelética, adquiridos o congénitos, suficientes para interferir con el desempeño de funciones de piloto o que es probable que progresar hasta ese grado.	Presentar una nota de progreso clínico detallada y actualizada generada a partir de una visita clínica con el médico tratante no más de 90 días antes del examen MEA. Debe incluir un resumen detallado de la historia de la afección; medicamentos actuales, dosis y efectos secundarios (si los hubiera); hallazgos del examen físico; resultados de cualquier prueba realizada; diagnóstico; evaluación; plan (pronóstico); y seguimiento. Incluya el estado funcional (grado de deterioro medido por la fuerza, el rango de movimiento y el dolor).	Requiere decisión de la AAC
Hernia sintomática del disco intervertebral	Presentar una nota de progreso clínico detallada y actualizada generada a partir de una visita clínica con el médico tratante no más de 90 días antes del examen MEA. Debe incluir un resumen detallado de la historia de la afección; medicamentos actuales, dosis y efectos secundarios (si los hubiera); hallazgos del examen físico; resultados de cualquier prueba	Requiere decisión de la AAC



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	200 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

	realizada; diagnóstico; evaluación; plan (pronóstico); y seguimiento. Incluya el estado funcional (grado de deterioro medido por la fuerza, el rango de movimiento y el dolor).	
Status post artroscopia de rodillas, plastia de ligamentos y status post artroplastia total de rodillas.	Si se produce un periodo de incapacidad mayor a 3 semanas debe ser revalorado por el MEA o la UMAFH, si no presenta limitaciones en sus funciones aeronáuticas EMITIR De lo contrario enviar a la UMAFH la documentación pertinente para toma de decisión	Sin limitaciones post quirúrgicas reevaluar, anotar en el punto 61 todos los detalles de la cirugía remitir información a la AAC y EMITIR Si presenta limitaciones requiere decisión de la AAC.

Nota: El historial de cirugía de disco intervertebral no es motivo de descalificación. Si el solicitante es asintomático, se ha recuperado completamente de la cirugía, no está tomando ningún medicamento y no ha sufrido ningún déficit neurológico, el MEA debe confirmar estos hechos en una breve declaración en el PUNTO 61. El MEA puede entonces emitir cualquier clase de certificado médico, siempre que la persona cumpla con todos los estándares médicos para esa clase.

El parapléjico cuya parálisis no es el resultado de un proceso patológico progresivo se considera de la misma manera que un amputado. El MEA debe DIFERIR la emisión y puede recomendar al solicitante que solicite una prueba de vuelo médica. Otras afecciones neuromusculares se tratan con más detalle en el [Punto 46](#).



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	201 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

PUNTO 44. IDENTIFICACIÓN DE MARCAS CORPORALES, CICATRICES Y TATUAJES

MARQUE CADA PUNTO EN LA COLUMNA CORRESPONDIENTE	Normal	Anormal
44. Identificación de marcas corporales, cicatrices, tatuajes (tamaño y ubicación)		

I. Técnicas de examen

Se debe realizar un examen minucioso para detectar cicatrices quirúrgicas o de otro tipo, y se deben describir aquellas que sean significativas (resultado de una cirugía o que puedan ser útiles como marcas de identificación). Los tatuajes deben registrarse porque pueden ser útiles para la identificación.

II. Disposición médica aeroespacial

El MEA debe interrogar al solicitante sobre cualquier cicatriz quirúrgica que no haya sido tratada previamente y documentar los hallazgos en el PUNTO 61 de la AAC. No se deben emitir certificados médicos a solicitantes con afecciones médicas que requieran una prórroga sin consultar a la UMAFH. Se debe presentar documentación médica para cualquier afección a fin de respaldar la emisión de un certificado médico.

Condición descalificante: Tejido cicatricial que implica la pérdida de función, lo que puede interferir con el desempeño seguro de las funciones del aviador.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	202 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

PUNTO 45. LINFÁTICOS Y PIEL

MARQUE CADA PUNTO EN LA COLUMNA CORRESPONDIENTE	Normal	Anormal
45. Linfáticos y piel		

I. Técnicas de examen

Un examen minucioso del **sistema linfático** puede revelar trastornos sistémicos subyacentes de importancia clínica. Se deben obtener más antecedentes según sea necesario para explicar los hallazgos.

Un examen minucioso de la **piel** puede revelar trastornos sistémicos subyacentes de importancia clínica. Por ejemplo, la enfermedad tiroidea puede producir cambios en la piel y las uñas. La enfermedad de Cushing puede producir estrías abdominales y la enfermedad de Addison produce una pigmentación anormal de la piel.

Se deben registrar las marcas de agujas que sugieran abuso de drogas y se deben describir las marcas y cicatrices corporales y correlacionarlas con los antecedentes conocidos. Se deben obtener más antecedentes según sea necesario para explicar los hallazgos.

El uso de isotretinoína (Accutane) puede estar asociado con efectos secundarios psiquiátricos y visuales de interés aeromédico, específicamente disminución de la visión nocturna/ceguera nocturna y depresión.

Estos efectos secundarios pueden presentarse incluso después de suspender la isotretinoína. Ver Consideraciones para la toma de decisiones aeromédicas.

II. Disposición médica aeroespacial

Las siguientes tablas que enumera las condiciones más comunes de importancia aeromédica y el curso de acción que debe tomar el MEA según lo definido por el protocolo y la disposición en la tabla. No se deben emitir certificados médicos a un solicitante con condiciones médicas que requieran una prórroga, o para cualquier condición no incluida en la tabla que pueda resultar en una incapacidad repentina o sutil sin consultar a la UMAFH. Se debe presentar documentación médica para cualquier condición a fin de respaldar la emisión de un certificado médico de aviador.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	203 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

LINFOMA Y ENFERMEDAD DE HODGKIN

Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
Linfoma y enfermedad de Hodgkin	Presentar una nota de progreso clínico detallada y actualizada generada a partir de una visita clínica con el médico tratante no más de 90 días antes del examen MEA. Debe incluir un resumen detallado de la historia de la afección; medicamentos actuales, dosis y efectos secundarios (si los hubiera); hallazgos del examen físico; resultados de cualquier prueba realizada; diagnóstico; evaluación; plan (pronóstico); y seguimiento.	Requiere decisión de la AAC

LEUCEMIA AGUDA Y CRÓNICA

Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
Leucemia aguda y crónica: todos los tipos	Presentar una nota de progreso clínico detallada y actualizada generada a partir de una visita clínica con el médico tratante no más de 90 días antes del examen MEA. Debe incluir un resumen detallado de la historia de la afección; medicamentos actuales, dosis y efectos secundarios (si los hubiera); hallazgos del examen físico; resultados de cualquier prueba realizada; diagnóstico; evaluación; plan (pronóstico); y seguimiento.	Requiere decisión de la AAC



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	204 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

LEUCEMIA LINFOCÍTICA CRÓNICA (LLC) / LINFOMA LINFOCÍTICO DE CELULAS PEQUEÑAS (LLP)

Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
A. Etapa 0 – 1 de Rai y/o Etapa A de Binet Seguido de oncología durante 5 o más años y • Asintomático sin evidencia de enfermedad activa; • Tratado únicamente con observación. • Tener 40 años o más al momento del diagnóstico.	Ver el CAPE - Enfermedad linfocítica crónica Leucemia (LLC)/leucemia linfocítica de células pequeñas Hoja de trabajo sobre linfoma (SLL) Esto requiere un plan detallado y actualizado. Nota de progreso clínico del oncólogo tratante y del laboratorio. Si el piloto cumple con todos los criterios de la hoja de trabajo de CAPE y está calificado	 EMITIR Anotar (elementos o hallazgos) en el PUNTO 61. Anote la declaración CAPE correcta en el PUNTO 61 y remitir información requerida.
B. Etapa Rai 0 – 2 y/o Etapa A o B de Binet y seguido de oncología por menos de 5 años y • Asintomático sin evidencia de enfermedad activa; y • Tratado únicamente con observación	Envíe lo siguiente: 1. Resumen del estado de CLL/SLL (para agilizar el procesamiento de los casos); 2. Nota de progreso clínico actual y detallada generado a partir de una visita clínica con un ONCÓLOGO certificado por la junta no más de 90 días antes del examen MEA. Debe incluir: • Un resumen detallado de la historia de la condición; • Medicamentos actuales, dosis y efectos secundarios (si los hay); • Hallazgos del examen físico; • Resultados de cualquier prueba realizada; • Diagnóstico; • Evaluación y planificación; • Pronóstico basado en el estadio Rai/Binet y otros marcadores clínicamente indicados; y • Hacer un seguimiento; 3. Debe incluir específicamente el estado funcional, la estadificación de	 DIFERIR Presentar la información a la AAC para una posible Emisión Especial Anotar (elementos o hallazgos) en el Punto 61.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	205 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

	la enfermedad y el plan de tratamiento (incluida la observación); 4. Laboratorio realizado no más de 90 días antes del examen MEA que incluya: - CBC - Beta-2 microglobulina; 5. Citometría de flujo; y 6. Cualquier otra prueba ya realizada o considerada clínicamente necesaria por el médico tratante.	
C. Todos los demás Rai etapa 3 o 4 y/o Estadio C de Binet OR Seguido de oncología por menos de 5 años o - Enfermedad activa o sintomática; - Enfermedad recidivante; o - Tratado con terapia - dirigida y/o quimioterapia	Envíe lo siguiente 1. TODA la información en la fila B	DIFERIR Presentar la información a la AAC para una posible Emisión Especial Anotar (elementos o hallazgos) en el Punto 61.

Nota: Las filas B y C requieren los mismos datos de evaluación inicial. La fila B puede calificar para la consideración de Certificado Médico de Excepción después del seguimiento.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	206 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

Resumen del estado de la leucemia linfocítica crónica (LLC) y el linfoma

Nombre: _____ Fecha de nacimiento _____

Identificación del solicitante: _____ C.I.P: _____

Solicite al ONCÓLOGO que lo atiende y que se encarga de su LLC/SLL que proporcione la información solicitada en el espacio. Envíe este resumen y una nota de progreso clínico detallada y actualizada que aborde cada punto. Adjunte una copia de los resultados de laboratorio (punto n.º 6) y envíelos a su MEAo envíelos por correo a la AAC:

1. Diagnosticado a los 40 años o más y seguido por oncología durante cinco (5) o más años?
2. El individuo es estable, asintomático y el tratamiento recomendado es únicamente observación.
3. Etapa Rai
4. Etapa de Binet
5. El solicitante NO tiene evidencia de enfermedad activa.* (Considere los criterios de LLC)

*Los ejemplos de enfermedad activa incluyen pérdida de peso(no intencional) mayor a 10 libras; nuevas notas de linfa palpable.

6. Los análisis de laboratorio realizados no hacen más de 90 días verificar:

• La hemoglobina es _____mg/dl

• Plaquetas mayores a 100.000/microL y El tiempo de duplicación del recuento total o absoluto de linfocitos es mayor que 6 meses.
7. Explique las respuestas “NO” u otras inquietudes. (Adjunte una nota de progreso clínico detallada y actualizada).

Sí		NO	
Sí		NO	
0-1	2	3-4	
A	B	do	
Sí		NO	
Adjuntar copia de los resultados de laboratorio			
11+	10+	<10	
Sí		NO	

Firma del médico tratante

Fecha de Evaluación



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	207 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

CAPE - Hoja de trabajo sobre leucemia linfocítica crónica (LLC) y linfoma linfocítico de células pequeñas (LLP)

Para determinar la elegibilidad del solicitante para la certificación, el MEA debe revisar una Nota de Progreso Clínico detallada y actualizada generada a partir de una visita clínica con el médico o especialista tratante no más de 90 días antes del examen MEA. Si el solicitante cumple con TODOS los criterios de certificación aceptables que se enumeran a continuación, el Examinador puede emitir la certificación. Los solicitantes de primera o segunda clase deben proporcionar esta información anualmente; los solicitantes de tercera clase deben proporcionar la información con cada examen requerido.

MEA DEBE REVISAR	ACEPTABLECRITERIOS DE CERTIFICACIÓN
El oncólogo tratante considera que la condición es estable y - Asintomático - Se recomienda solo la observación - Monitoreado durante 5 o más años	☐ Sí
Edad en el momento del diagnóstico	☐ 40 años o más
Etapas Rai 0 - 1 y/o etapa Binet A	☐ Sí
El solicitante NO tiene evidencia de enfermedad activa.*(Tenga en cuenta los criterios de LCC) *Los ejemplos de enfermedad activa incluyen pérdida de peso (no intencional).Más de 10 libras; nuevas notas de linfa palpable	☐ Sí
Los análisis de laboratorio de los últimos 90 días muestran: - Hemoglobina > = 11 mg/dL - Plaquetas > = 100.000/microL - El tiempo de duplicación del recuento total o absoluto de linfocitos es mayor de 6 meses	☐ Sí

MEA DEBE ANOTAR en el PUNTO 61 uno de los siguientes:

- Solicitantes con LLC:
- ☐ CLL calificado por CAPE.
- ☐ Tiene CME.
- ☐ NO soy CLL calificado por CAPE. Ha diferido. (Presentar documentos de respaldo).
- Solicitantes con SLL:
- ☐ SLL calificado por CAPE
- ☐ Tiene CME.
- ☐ NO esta SLL calificado por CAPE. Se difiere la solicitud. (Presentar documentos de respaldo).



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	208 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

SISTEMA LINFÁTICO
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
Adenopatía secundaria a enfermedad sistémica o metástasis	Presentar una nota de progreso clínico detallada y actualizada generada a partir de una visita clínica con el médico tratante no más de 90 días antes del examen MEA. Debe incluir un resumen detallado de la historia de la afección; medicamentos actuales, dosis y efectos secundarios (si los hubiera); hallazgos del examen físico; resultados de cualquier prueba realizada; diagnóstico; evaluación; plan (pronóstico); y seguimiento.	Requiere decisión de la AAC
Linfedema	Presentar una nota de progreso clínico detallada y actualizada generada a partir de una visita clínica con el médico tratante no más de 90 días antes del examen MEA. Debe incluir un resumen detallado de la historia de la afección; medicamentos actuales, dosis y efectos secundarios (si los hubiera); hallazgos del examen físico; resultados de cualquier prueba realizada; diagnóstico; evaluación; plan (pronóstico); y seguimiento.	Requiere decisión de la AAC
Linfosarcoma	Presentar una nota de progreso clínico detallada y actualizada generada a partir de una visita clínica con el médico tratante no más de 90 días antes del examen MEA. Debe incluir un resumen detallado de la historia de la afección; medicamentos actuales, dosis y efectos secundarios (si los hubiera); hallazgos del examen físico; resultados de cualquier prueba realizada; diagnóstico; evaluación; plan (pronóstico); y seguimiento.	Requiere decisión de la AAC



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	209 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

CUTÁNEO
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
Síndrome de Raynaud (Enfermedad de Raynaud primaria/Raynaud o Fenómeno de Raynaud secundario)	Ver sección vascular	Ver sección vascular
Dermatomiositis; Infecciones micóticas profundas; Xantomas eruptivos; Enfermedad de Hansen; Lupus eritematoso; Sarcoide; o Esclerodermia	Presentar toda la información médica pertinente y el informe del estado actual.	Requiere decisión de la AAC
Sarcoma de Kaposi	Presentar toda la información médica pertinente y el informe del estado actual.	Requiere decisión de la AAC
Uso de isotretinoína (Accutane)	Para los solicitantes que usan isotretinoína, existe un período de espera obligatorio de 2 semanas después de comenzar a tomarla antes de ser considerados. Este medicamento puede estar asociado con efectos secundarios psiquiátricos y de visión de interés aeromédico, específicamente disminución de la visión nocturna/ceguera nocturna y depresión. Estos efectos secundarios pueden ocurrir incluso después de suspender la isotretinoína. Se debe proporcionar un informe con comentarios específicos y detallados sobre la presencia o ausencia de efectos secundarios psiquiátricos y de visión. El MEA debe documentar estos hallazgos en PUNTO 61., Comentarios sobre la historia y los hallazgos.	Cualquier antecedente de efecto secundario psiquiátrico requiere una decisión de la AAC. Si no hay efectos secundarios visuales, psiquiátricos u otros efectos secundarios aeromédicamente inaceptables: EMITIR con restricción “NO VÁLIDO PARA VUELOS NOCTURNOS”. Para eliminar la restricción: *Ver notas en la página siguiente



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	210 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

*Notas:

- El uso de isotretinoína debe suspenderse permanentemente durante al menos 2 semanas antes de la fecha de consideración (confirmado por el médico prescriptor);
- Una evaluación ocular de acuerdo con las especificaciones del formulario AAC/MED/0305; y
- El aviador debe proporcionar una declaración de discontinuación que incluya:
 - Confirmación de la ausencia de alteraciones visuales y síntomas psiquiátricos, y
 - Reconocer el requisito de notificar a la AAC y obtener autorización antes de realizar cualquier tarea relacionada con la seguridad de la aviación si se reanuda el uso de isotretinoína.

PSORIASIS
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
A. Enfermedad leve a moderada confinada a la piel, y se trata únicamente con medicación tópica.	Si el MEA puede determinar que la condición está bajo control, los medicamentos actuales son aceptables y no hay síntomas que puedan interferir con el vuelo o las tareas relacionadas con la seguridad.	EMITIR Anote esta información en el PUNTO 61.
B. Enfermedad leve a moderada y se trata con medicación oral o inyectable Si hay artritis psoriásica consulte CAPE – Hoja de trabajo sobre la artritis	Ver el CAPE - Hoja de trabajo sobre la psoriasis . Para ello, es necesario presentar una nota de evolución clínica detallada y actualizada del médico tratante (se requieren pruebas de laboratorio si se toma metotrexato). Si el piloto cumple con todos los criterios de la hoja de trabajo de CAPE y está calificado de otra manera	EMITIR Anotar (elementos o hallazgos) en el PUNTO 61. Anote la declaración CAPE correcta en el PUNTO 61 y remitir información a la AAC.
C. Todos los demás, incluidos: • Psoriasis eritrodérmica • Psoriasis pustulosa • Psoriasis severa	Envíe lo siguiente para revisión de la AAC: Una nota de progreso clínico detallada y actualizada generada a partir de una visita clínica con el médico tratante no más de 90 días antes del examen MEA. Debe incluir: • Un resumen detallado de la historia de la condición; • Medicamentos actuales, dosis y efectos secundarios (si los hay); • Hallazgos del examen físico; • Resultados de cualquier prueba	DIFERIR Presentar la información a la AAC para una posible Emisión Especial Anotar (elementos o hallazgos) en el PUNTO 61.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	211 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

	realizada; • Diagnóstico; • Evaluación y planificación; y • Hacer un seguimiento. La nota de progreso clínico debe incluir específicamente: • Si existen condiciones comórbidas. • Documentación de asesoramiento sobre detección guiada por pautas para enfermedades comórbidas.	

CAPE - Hoja de trabajo sobre la psoriasis

Para determinar la elegibilidad del solicitante para la certificación, el MEA debe revisar una Nota de Progreso Clínico generado a partir de una visita a la clínica con el médico o especialista tratante no más de 90 días antes del examen MEA. Si el solicitante cumple con TODOS los criterios de certificación aceptables que se enumeran a continuación, el MEA puede emitir la certificación. Los solicitantes de primera o segunda clase deben proporcionar esta información anualmente; los solicitantes de tercera clase deben proporcionar la información con cada examen requerido.

MEA DEBE REVISAR	CRITERIOS DE CERTIFICACIÓN ACEPTABLES
Una nota de progreso clínico actual y detallada del médico tratante	[] La condición es estable SIN síntomas sistémicos y SIN limitación de fuerza, función o rango de movimiento que pueda interferir con las tareas de vuelo. [] La gravedad es leve a moderada. NOTA: Si existen afecciones comórbidas, consulte la página correspondiente. Si tiene artritis psoriásica, consulte la página de artritis.
Causas	[] La mayoría de los subtipos incluyen: psoriasis guttata, psoriasis en placas. No aceptable: psoriasis pustulosa, psoriasis eritrodérmica.
Laboratorio	[] Si toma metotrexato: hemograma completo, prueba de función hepática y creatinina normales en los últimos 90 días. o [] No tomar metotrexato
Medicamentos para la enfermedad Las combinaciones aceptables para CAPE incluyen: + medicación tópica + metotrexato	[] Medicamentos tópicos y/o [] Metotrexato (Trexall) y/o [] Cualquiera de los medicamentos enumerados a continuación después de una prueba en tierra de 2 semanas con los siguientes tiempos sin vuelo después de cada dosis: No tiempo de observación posterior a la dosis



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	212 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

+ cualquier agente individual listado	Apremilast (Otezla) – PD4E
Llave: Inhibidores de la interleucina (IL) Inhibidor de la enzima fosfodiesterasa - 4 (PD4E) Inhibidores del factor de necrosis tumoral (TNF).	Tiempo de observación de 4 horas después de la dosis: - Adalimumab (Humira) - TNF - Certolizumab (Cimzia) - TNF - Etanercept (Enbrel) - TNF - Guselkumab (Tremfya) - II - Ixekizumab (Taltz) - II - Risankizumab (Skyrizi) - II - Secukinumab (Cosentyx) - II - Ustekinumab (Stelara) – II 24 horas tiempo de observación posterior a la dosis Infliximab (Inflect; Remicade; Renflexis) [TNF]

MEA DEBE ANOTAR en el PUNTO 61 uno de los siguientes:

- ☐ Psoriasis calificada por CAPE. (Enviar documentos a la AAC).
- ☐ Tiene CME.
- ☐ Psoriasis NO calificada por CAPE. Se difiere la solicitud (Presentar documentos de respaldo.)



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	213 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

CÁNCER DE PIEL

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
Patología desconocida	Si no se puede verificar la patología, solicite al aviador que recopile: ⌋ Historiales médicos que describan el diagnóstico y el tratamiento; y ⌋ Informe(s) de patología	SE NECESITA MÁS INFORMACIÓN Una vez recibidos los informes, refiérase al diagnóstico de cáncer de piel apropiado en Esta sección.
Cáncer de células basales (CCB) Cáncer de células escamosas (CCE) Solo piel sin complicaciones. No hay afectación de órganos	Los hallazgos de la entrevista y el examen del MEA son consistentes con un BCC o SCC local no complicado completamente tratado (extirpado, destruido o procedimiento de Mohs) y resuelto.	EMITIR Nota de médico tratante y anotar en el PUNTO 61. Si la lesión es complicada, ver a continuación.
Carcinoma de Células Escamosas o Carcinoma de Células Basales Lesión complicada Afectación metastásica de ganglios linfáticos o tejidos profundos, patología agresiva u otras anormalidades.	Envíe lo siguiente para revisión de la AAC: ⌋ Historial médico que describa el diagnóstico y el tratamiento; ⌋ Informe(s) de patología; ⌋ Notas operativas; ⌋ Nota de progreso clínico actual y detallada que incluye el tratamiento y pronóstico actual o futuro planificado; y ⌋ Copias de cualquier estudio de imágenes realizado (TC/RM).	DIFERIR Enviar informes a la AAC para su revisión.
Melanoma Menos que 0,75 mm de profundidad o Melanoma in situ	Revisar: ⌋ Historiales médicos que describan el diagnóstico y el tratamiento; y ⌋ Informe(s) de patología	EMITIR Si hay resección completa con márgenes limpios, sin recurrencia, sin enfermedad metastásica e informes favorables. Documentar en el PUNTO 61 Y enviar informes a la AAC para su conservación en el archivo.
Melanoma	Revise y envíe lo siguiente:	



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	214 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

Igual a 0,75 mm o mayor de profundidad	- Historial médico que describa el diagnóstico y el tratamiento; - Informe(s) de patología; - Notas operativas; - Informe de estado actual que incluya si hay lesiones adicionales, cualquier enfermedad metastásica, cualquier tratamiento actual o futuro planificado; y - Resonancia magnética cerebral actual.	DIFERIR Enviar informes a la AAC para su revisión. Certificación de seguimiento – basada en Autorización de Emisión Especial.
Melanoma metastásico o Melanoma de origen primario desconocido	Envíe lo siguiente para revisión de la AAC: - Información de Melanoma mayor a 0,75 mm arriba; - Tomografía por emisión de positrones (PET); y - Copias de cualquier prueba adicional realizada por el médico tratante.	DIFERIR Envíe los documentos de respaldo para que la AAC los revise.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	215 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

ERUPCIONES URTICARIAS
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
Edema angioneurótico	Presentar todos los registros médicos pertinentes y una nota de progreso clínico actual y detallada que incluya el tratamiento.	Requiere decisión de la AAC
Urticaria crónica	Envíe todos los registros y una nota de progreso clínico actual y detallada que incluya el tratamiento.	Requiere decisión de la AAC
Post-COVID Signos y/o síntomas residuales persistentes* de COVID-19 confirmado como: - Disfunción cardiovascular; - Síntomas o preocupaciones cognitivas; - Lesión renal; - Disfunción neurológica; - Afecciones psiquiátricas (depresión, ansiedad, cambios de humor); - Respiratorio anomalía s; y/o - Síntomas como fatiga, dificultad para respirar, tos, artralgia o dolor en el Tórax.	Una nota de progreso clínico actual y detallada del médico tratante no más de 90 días antes del examen MEA que incluya: Y Descripción de las secuelas y estado funcional actual; Y Plan de tratamiento y pronóstico; Y Consultas especializadas realizadas (ej: neurología, cardiología, neumología, neuropsicología, etc.); Y Lista de medicamentos y efectos secundarios, si los hubiera; Y Resumen del alta hospitalaria; (si corresponde); y Y Copias de informes de imágenes y de laboratorio (si ya los realizó el médico tratante).	“Actualmente está experimentando secuelas de la infección por COVID-19 que incluyen... (Enumere la patología o los síntomas)”. Envíe la información a la AAC para su revisión.

Ver [Tabla de disposición para la anosmia](#) para criterios de evaluación.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	216 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

PUNTO 46. NEUROLÓGICO

MARQUE CADA PUNTO EN LA COLUMNA CORRESPONDIENTE	Normal	Anormal
46. Neurológico		

I. Técnicas de examen

Una evaluación neurológica debe consistir en una revisión exhaustiva de la historia clínica del solicitante antes del examen neurológico. El MEA debe preguntar específicamente sobre antecedentes de debilidad o parálisis, alteración de la sensibilidad, pérdida de coordinación o pérdida del control de los intestinos o la vejiga.

Ciertos estudios de laboratorio, como exploraciones y procedimientos de diagnóstico por imágenes de la cabeza o la columna vertebral, electroencefalogramas o paracentesis espinal, pueden sugerir antecedentes médicos importantes. El MEA debe indicar las afecciones identificadas en el PUNTO 61 con datos como fechas, frecuencia y gravedad de su ocurrencia.

Un historial de dolores de cabeza simples sin secuelas no es motivo de descalificación. Algunos requieren solo una descalificación temporal durante los períodos en los que es probable que se presenten dolores de cabeza o requieran tratamiento.

Otros tipos de dolores de cabeza pueden impedir la certificación por parte de la MEA y requerir una evaluación y consideración especiales (por ejemplo, migraña y dolores de cabeza en racimo).

Uno o dos episodios de mareos o incluso desmayos pueden no ser motivo de descalificación. Por ejemplo, el mareo al levantarse de repente cuando se está enfermo no es una disfunción verdadera. Asimismo, el desmayo ortostático asociado con anemia moderada no es una amenaza para la seguridad de la aviación siempre que el individuo sea descalificado temporalmente hasta que se corrija la anemia.

Una alteración inexplicable de la conciencia es motivo de descalificación según los estándares médicos. Debido a que se puede esperar que una alteración de la conciencia sea totalmente incapacitante, las personas con tales antecedentes representan un alto riesgo para la seguridad y el MEA debe rechazar o DIFERIR la solicitud. Si se explica la causa de la alteración y no es probable que vuelva a producirse una pérdida de conciencia, entonces puede ser posible obtener una certificación médica.

El examen neurológico básico consiste en un examen de los 12 nervios craneales, fuerza motora, reflejos superficiales, reflejos osteotendinosos, sensibilidad, coordinación, estado mental e incluye el reflejo de Babinski y el signo de Romberg. El MEA debe estar atento a cualquier asimetría en las respuestas porque esto puede ser evidencia de anormalidades leves o tempranas. El MEA debe evaluar el campo visual por confrontación directa o, preferiblemente, por uno de los procedimientos de perimetría, especialmente si hay una sugerencia de deficiencia neurológica.

II. Disposiciones médicas aeroespaciales

Información general:

La historia o presencia de cualquier condición o enfermedad neurológica que potencialmente pueda incapacitar a un individuo debe considerarse inicialmente como descalificatoria.

Las condiciones crónicas pueden ser incompatibles con la seguridad en la operación de aeronaves debido a la imprevisibilidad a largo plazo, el déficit neurológico grave o el deterioro psicológico.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	217 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

Los síntomas o alteraciones que son secundarios a la afección subyacente y que pueden ser agudamente incapacitantes incluyen dolor, debilidad, vértigo o falta de coordinación, convulsiones, alteración de la conciencia, alteración visual o confusión mental.

Numerosas afecciones neurológicas pueden afectar el equilibrio, dando lugar a una incapacidad aguda o a diversos grados de desorientación espacial crónica recurrente.

El uso profiláctico de medicamentos también puede causar desorientación espacial recurrente y afectar el desempeño del piloto. En la mayoría de los casos, será necesaria una evaluación neurológica adicional para determinar la elegibilidad para la certificación médica.

En el caso de la mayoría de las afecciones neurológicas, la emisión se debe denegar o DIFERIR. Consulte la disposición de la afección específica para obtener orientación. El procesamiento se puede acelerar si se incluyen los elementos enumerados en Datos de evaluación para la afección correspondiente.

Si se requiere una evaluación neurológica, debe cumplir con todos los elementos de la [Especificaciones de la AAC para Evaluación Neurológica](#).



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	218 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

ENFERMEDAD DE ALZHEIMER O DETERIORO COGNITIVO LEVE (DCL) O DEMENCIA
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
A. Enfermedad de Alzheimer o Deterioro cognitivo leve (DCL) o Demencia por: - Enfermedad de Creutzfeldt- Jakob; - Demencia fronto temporal; - Demencia con cuerpos de Lewy; - Demencia mixta; - Hidrocefalia de presión normal; - Demencia vascular; o - Otros	Envíe lo siguiente para revisión de la AAC: La nota de progreso clínico detallada y actualizada generada a partir de una visita clínica con el médico tratante no más de 90 días antes del examen MEA. El médico o neurebe incluir un resumen detallado de la neuropatía (incluida la etiología si se conoce); medicamentos actuales, dosis y efectos secundarios (si los hubiera); hallazgos del examen físico; resultados de cualquier prueba realizada; diagnóstico; evaluación y plan (pronóstico); y seguimiento. En la mayoría de los casos, esta condición es incompatible con la seguridad de la aviación.	DIFERIR Envía la información a la AAC
B. Estado preclínico de Alzheimer	Envíe lo siguiente para revisión de la AAC: - Una evaluación neurológica actual y detallada generada a partir de una visita clínica con el neurólogo tratante no más de 90 días antes del examen MEA de acuerdo con la Especificaciones de la AAC para neurología Evaluación. - Evaluación neuropsicológica de acuerdo con las Especificaciones de la AAC para Evaluaciones Neuropsicológicas para Posible Deterioro Neurocognitivo no más de 90 días antes del examen MEA. Resonancia magnética del cerebro. Resonancia magnética (RM) del cerebro realizada no más de 90 días antes del examen con el MEA. Envía el informe interpretativo en papel y en formato de imagen en	DIFERIR Envíe la información a la AAC para una posible Emisión Especial.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	219 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

	CD. Verifique que el CD muestre las imágenes antes de enviarlo. Conserve una copia de todas las películas como medida de seguridad en caso de que se pierdan en el correo. 4. Otras pruebas: ya realizadas por el neurólogo tratante. Nota: Tras recibir y revisar la información anterior, es posible que se requiera documentación adicional.	

ESCLEROSIS LATERAL AMIOTRÓFICA (ELA) también conocida como ENFERMEDAD DE LOU GEHRIG y otras ENFERMEDADES DE LAS NEURONAS MOTORAS
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
A. Todas las clases. Cualquier historial	Envíe lo siguiente para revisión de la AAC: Envíe lo siguiente para revisión de la AAC: - Una evaluación neurológica actual y detallada de acuerdo con Especificaciones para Evaluación neurología generado a partir de una visita clínica de una clínica de ELA certificada o una clínica asociada no más de 90 días antes del examen MEA. - Cualquier otra prueba que se considere clínicamente necesaria o ya realizada para esta condición por el médico tratante.	DIFERIR Envíe la información a la AAC



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	220 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

MALFORMACIÓN ARTERIOVENOSA (MAV)
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
A. No requiere tratamiento	Enviar a la AAC para revisión: - Una evaluación neurológica actual y detallada que cumpla Especificaciones de la AAC para evaluación neurológica generado a partir de una visita clínica con el neurólogo tratante no más de 90 días antes del examen MEA. Estudios de imagen: Resonancia magnética del cerebro incluir secuencias sensibles a la presencia de hemosiderina realizadas no más de 12 meses antes del examen MEA. CAT (preferible) o MRI Cabeza realizado no más de 12 meses antes del examen MEA. Imágenes anteriores (como tomografía computarizada, resonancia magnética, angiografía por angiografía computarizada, angiografía por resonancia magnética o angiografía por catéter cerebral/angiografía por cateterismo de la cabeza) realizada en cualquier momento después de que aparecieron los síntomas. - Envíe el informe y una copia de todas las imágenes en un disco compacto (CD). Verifique que el CD muestre las imágenes antes de enviarlo. Conserve copias de todos los CD o imágenes como medida de seguridad en caso de que se pierdan en el correo. - Cualquier otra prueba realizada o considerada necesaria por el médico tratante. Nota: Si se asocia a una convulsión, consulte esa sección. Puede aplicarse un período de recuperación.	DIFERIR Presentar la información a la AAC para una posible Emisión Especial



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	221 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

B. Tratado con procedimiento de embolización ruptura o reparado	Envíe lo siguiente para revisión de la AAC: 1. Todos los elementos de la fila A. 2. Estudios de imagen. Se realiza después de cualquier procedimiento para verificar que la afección haya sido completamente tratada. Registros hospitalarios de cada hospitalización relacionada con esta condición. Debe incluir Información sobre cirugías y procedimientos como la embolización. • Historial de admisión y examen físico (H&P). • Emergencia Médica; • Hoja de ruta de servicios (EMS)/ambulancia (si corresponde); • Informe(s) de consultores hospitalarios (como neurología, cardiología, medicina interna u otros especialistas); • Resumen del alta hospitalaria. (Normalmente, las notas del portal del paciente o el resumen posterior a la visita (AVS) que se pueden imprimir desde el registro médico electrónico NO son suficientes para los fines de la certificación médica piloto). • Informe(s) de laboratorio que incluyan todas las pruebas de drogas o alcohol realizadas; • Informe(s) operatorio(s); • Informe(s) de patología; y • Informes de radiología. Los informes interpretativos Y LAS IMÁGENES de todos los estudios de diagnóstico por imagen (tomografía computarizada, resonancia magnética, se realizan radiografías, ecografías u otras). • NO envíe registros hospitalarios diversos, como hojas de flujo, notas de enfermería, órdenes médicas o registros de administración de medicamentos.	DIFERIR Presentar la información a la AAC para una posible Emisión Especial



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	222 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

	3. Nota: Si el solicitante tiene un gran volumen de registros, se recomienda que los traiga al examen para que el MEA pueda ayudarlo a determinar qué es diverso y no necesita la AAC.	

PARÁLISIS DE BELL
(Parálisis del nervio facial, parálisis del nervio craneal)
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
A. Episodio único Completamente resuelto <u>Hace 5 años o más</u>	Si el MEA puede determinar que la condición fue un EPISODIO ÚNICO, totalmente resuelto sin secuelas y sin síntomas ni problemas actuales que pudieran interferir con las tareas de vuelo.	 EMITIR Anote esta información en PUNTO 61.
B. Episodio único Completamente resuelto <u>Hace menos de 5 años</u>	Si el MEA puede determinar que TODOS los siguientes son verdaderos: 1. La condición/síntomas duraron más de una semana y desaparecieron por completo en tres meses. 2. No hay otros antecedentes de afección neurológica ni síntomas neurológicos (entumecimiento, debilidad, alteración sensorial, afectación fuera de la cara o frente no afectada). 3. No hay ojos actuales Síntomas (por ejemplo, ojo seco, ojo rojo, dolor ocular, alteración de la visión, dificultad para cerrar el ojo o debilidad persistente del párpado). 4. Sin cirugía: Era necesario corregir la condición. Si el MEA no puede determinar lo anterior, solicite los registros del tratamiento o una evaluación neurológica, otorrinolaringológica u oftalmológica actual.	 EMITIR Anote el PUNTO 61 y envíe cualquier evaluación a la AAC. Si se encuentra alguna causa subyacente, consulte esa sección. Todos los demás, vayan a la fila C.
C. Todos los demás Resuelto en menos de una (1) semana,	Envíe lo siguiente para revisión de la AAC: 1. Una nota de progreso clínico detallada y actualizada generada a	



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	223 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

Duró más de tres (3) meses, O Síntomas continuos/persistentes Síntomas oculares o cirugía necesaria para corregir la afección. o Dos (2) o más episodios en una vida	partir de una visita clínica con el especialista (como neurología, otorrinolaringología u oftalmología) no más de 90 días antes del examen MEA. Debe incluir un resumen detallado de la historia de la afección; medicamentos actuales, dosis y efectos secundarios (si los hubiera); hallazgos del examen físico; resultados de cualquier prueba realizada; diagnóstico; evaluación y plan (pronóstico); y seguimiento. 2. Debe especificar que fue un episodio único si todos los síntomas han resuelto y si se identificaron alguna otra condición neurológica 3. Resonancia magnética del cerebro (Imágenes por resonancia magnética). • La prueba más reciente desde el momento del evento o posterior. • Envíe el informe interpretativo en papel y las imágenes en CD en formato legible DICOM (debe haber un archivo llamado 'DICOMDIR' en el directorio raíz del CD-ROM). Verifique que el CD muestre las imágenes antes de enviarlo. Conserve una copia de todas las películas como medida de seguridad en caso de que se pierdan en el correo. 4. Evaluación ocular por un oftalmólogo certificado si persiste cualquier irritación en la cara o en los ojos. Síntomas (p. ej., ojo seco, ojo rojo, dolor ocular, alteración de la visión, dificultad para cerrar el ojo, debilidad persistente del párpado) O cualquier cirugía necesaria para corregir la afección. Si no hay síntomas oculares ni cirugía, esto debe indicarse en la nota de evolución clínica o en las notas del MEA. 5. Copias de cualquier registro de	DIFERIR Envíe la información a la AAC para una posible Emisión Especial.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	224 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

	tratamiento, como salas de emergencia, atención de urgencia o notas del médico de cabecera que describan eventos, diagnósticos y tratamientos. 6. Cualquier otra prueba realizada por el médico tratante para esta condición.	

ABSCESO CEREBRAL
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
B. Todas las clases. Cualquier historial	Después del período de recuperación apropiado*, envíe lo siguiente para que la AAC lo revise: 1. Una evaluación neurológica actual y detallada, de acuerdo con las Especificaciones para la evaluación neurológica, generado a partir de una visita clínica con el neurólogo tratante no más de 90 días antes del examen MEA. 2. Una evaluación neuropsicológica (NP) que cumpla Especificaciones de la AAC para Evaluaciones neuropsicológicas para Posible deterioro neurocognitivo de una visita clínica con el neuropsicólogo tratante no más de 90 días antes del examen MEA. 3. La resonancia magnética y/o tomografía computarizada cerebral más reciente (si aún no se realizó, se requiere una resonancia magnética cerebral actual). • Envíe el informe interpretativo en papel y las imágenes en CD. Verifique que el CD muestre las imágenes antes de enviarlo. Conserve una copia de todas las películas como medida de seguridad en caso de que se pierdan en el correo.	 DIFERIR Envíe la información a la AAC para una posible EMISIÓN ESPECIAL



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	225 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

	4. El electroencefalograma (EEG) más reciente. • (Si aún no se ha realizado, se requiere un EEG actual). • El registro EEG debe realizarse sin sueño: despierto, dormido y con provocación (por ejemplo, hiperventilación, luz fótica/estroboscópica). • Incluya cualquier EEG anterior disponible para comparación. • Envíe TANTO el informe interpretativo final como los trazados reales (TODAS las páginas) de cualquier EEG. 5. Otras pruebas que el médico tratante considere clínicamente necesarias. *Nota: Los solicitantes con absceso cerebral previo deben tener un mínimo de: • Seis meses de observación tras la finalización del tratamiento. Si se observan lesiones corticales residuales en la resonancia magnética, puede ser necesario un período de recuperación más prolongado. Si se realizó una cirugía (que penetró la duramadre), se aplicará un período de recuperación mínimo de dos (2) años. Si se asoció con una convulsión, consulte esa sección, ya que puede ser necesario un período de recuperación más prolongado.	

Ver también Encefalitis o Meningitis.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	226 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

ANEURISMA CEREBRAL
(Aneurisma intracraneal/Aneurisma cerebral) No roto
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
A. Aneurisma existente que no se ha roto. Nota: Si se asocia a una convulsión, consulte esa sección. Puede aplicarse un período de recuperación. En caso de ruptura y/o reparación, consultar la sección de hemorragia cerebral/hemorragia intracraneal.	Envíe lo siguiente para revisión de la AAC: - Una evaluación neurológica actual y detallada, que cumpla Especificaciones de la AAC para Evaluación neurológica, generado a partir de una visita clínica con el neurólogo tratante no más de 90 días antes del examen MEA. - CAT (preferible) o MRI Cabeza realizado no más de 12 meses antes del examen MEA. - Estudios de imágenes previos* (TC, RMN, ATC, ARM o angiografía por catéter cerebral/angiografía por cateterismo de la cabeza) realizados en cualquier momento después de que aparecieran los síntomas. Envíe el informe y una copia de las imágenes en un disco compacto (CD). Verifique que el CD muestre las imágenes antes de enviarlo. Conserve copias de todos los CD o imágenes como medida de seguridad en caso de que se pierdan en el correo.	DIFERIR Presentar la información a la AAC para una posible Emisión Especial.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	227 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

Hemorragia cerebral (Hemorragia intracraneal, hemorragia cerebral, aneurisma roto, hemorragia subaracnoidea, hemorragia subdural/epidural)
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
A. Cualquier antecedente de hemorragia intracraneal espontánea no debida a traumatismo* (Los ejemplos pueden incluir MAV rota, Hemorragia subaracnoidea [HSA], Hemorragia subdural o epidural) (*Si es debido a un TRAUMA, ver sección sobre lesión cerebral traumática, hematoma subdural, hematoma epidural o hemorragia subaracnoidea).	Períodos de recuperación necesarios: • Si se realizó craneotomía: Dos (2) años • Hemorragia subaracnoidea: Un (1) año Después de cualquier período de recuperación requerido, envíelo si: 1. Una evaluación neurológica actual y detallada que cumpla Especificaciones para Evaluación neurología generado a partir de una visita clínica con el neurólogo tratante (preferiblemente neurólogo vascular) no más de 90 días antes del examen MEA. 2. Imágenes cerebrales para verificar que el sangrado se haya resuelto. Realizado no más de 12 meses antes del examen MEA. Si aún no se realizó, se requiere un examen actual. 3. Resonancia magnética del cerebro incluir secuencias sensibles a la presencia de hemosiderina. 4. Angiografía por TC (ATC) o ARM o angiografía. (Se requiere cabeza. Cuello si es clínicamente necesario). • Envíe el informe interpretativo en papel y las imágenes en CD. Verifique que el CD muestre las imágenes antes de enviarlo. Conserve una copia de todas las películas como medida de seguridad en caso de que se pierdan en el correo. 5. Registros hospitalarios por cada hospitalización relacionada con esta condición. Debe incluir información sobre cirugías y procedimientos. • Historial de admisión y examen	DIFERIR Presentar la información a la AAC para una posible Emisión Especial.

AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	228 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

	físico (H&P); • Emergencia médica Hoja de ruta de servicios (EMS)/ambulancia (si corresponde); • Informe(s) de consultores hospitalarios (como neurología, cardiología, medicina interna u otros especialistas); • Resumen del alta hospitalaria. (Normalmente, las notas del portal del paciente o el resumen posterior a la visita (AVS) que se pueden imprimir desde un registro médico electrónico NO son suficientes para los fines de la certificación médica piloto). • Informe(s) de laboratorio que incluyan todas las pruebas de drogas o alcohol realizadas; • Informe(s) operatorio(s); • Informe(s) de patología; y • Informes de radiología. Los informes interpretativos Y LAS IMÁGENES de todas las imágenes diagnósticas (tomografía computarizada, resonancia magnética, rayos X, ecografía o otros) realizaron. • NO envíe registros hospitalarios diversos, como hojas de flujo, notas de enfermería, órdenes médicas o registros de administración de medicamentos. Nota: Luego de revisar la información presentada, se realizará una evaluación Neuropsicológica (NP) que cumpla con los requisitos de evaluación psicológica. Es posible que se requiera una visita clínica con el neuropsicólogo tratante. Si el solicitante tiene un gran volumen de registros, se recomienda que los traiga al examen para que el MEA pueda ayudarlo a determinar qué es diverso y no necesita la AAC. Si se asocia a una convulsión, consulte esa sección. Es posible que se requiera	



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	229 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

	un período de recuperación adicional y pruebas (como un electroencefalograma). Si se colocó una derivación, consulte la sección Hidrocefalia.	

TUMOR CEREBRAL (Tumor intracraneal)
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
A. Benigno Tumor Cerebral (meningiomas, gliomas, etc.) NO tratado quirúrgicamente	Envíe lo siguiente para revisión de la AAC: 1. Una evaluación neurológica actual y detallada, que cumpla Especificaciones de la AAC para Evaluación neurológica, generado a partir de una visita clínica con el neurólogo tratante no más de 90 días antes del examen MEA. 2. Resonancia magnética cerebral realizada 2. Resonancia magnética cerebral realizada no más de 12 meses antes del examen MEA. - Envíe el informe y una copia de las imágenes en un disco compacto (CD). Verifique que el CD muestre las imágenes antes de enviarlo. Conserve copias de todos los CD o imágenes como medida de seguridad en caso de que se pierdan en el correo. 3. Si estuvo hospitalizado o recibió tratamiento con radiación, presente copias de los siguientes informes hospitalarios para cada hospitalización relacionada con esta afección: - Historial de admisión y examen físico; - Resumen del alta hospitalaria. (Normalmente, las notas del portal del paciente o el resumen posterior a la visita (AVS) que se pueden imprimir desde un registro médico electrónico NO son suficientes para los fines de la certificación médica piloto).	DIFERIR Presentar la información a la AAC para una posible Emisión Especial.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	230 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

	• Emergencia médica Hoja de ruta de servicios (EMS)/ambulancia (si corresponde); • Informe(s) de consultores hospitalarios (como neurología, cardiología, medicina interna u otros especialistas); • Informe(s) de laboratorio que incluyan todas las pruebas de drogas o alcohol realizadas; • Informe(s) operatorio(s); • Informe(s) de patología; y • Informe(s) de radiología. Informe(s) interpretativo(s) de todas las imágenes diagnósticas (tomografía computarizada, resonancia magnética, rayos X, ecografía u otras) realizadas. Envíe el informe interpretativo en papel y las imágenes en CD en formato legible DICOM (debe haber un archivo llamado 'DICOMDIR' en el directorio raíz del CD-ROM). Verifique que el CD muestre las imágenes antes de enviarlo. Conserve una copia de todas las películas como medida de seguridad en caso de que se pierdan en el correo. • NO envíe registros hospitalarios diversos, como hojas de flujo, notas de enfermería, órdenes médicas y registros de administración de medicamentos. 4. Después de revisar la información presentada, se realizará una evaluación neuropsicológica (NP) que cumpla con requisitos de evaluación psicológica. PUEDE ser requerido. Nota: Si se asocia a una convulsión, consulte también la sección Convulsiones. Puede aplicarse un período de recuperación adicional. Si el tipo de tumor es neurinoma acústico o tumor hipofisario -ver la sección correspondiente.	



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	231 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

B. Tumor cerebral benigno (meningiomas, gliomas, etc.) Tratado quirúrgicamente/resecado	Después de un período de recuperación de dos (2) años, envíe lo siguiente para revisión de la AAC: 1. Toda la información en la fila A; 2. Evaluación neuropsicológica (NP) que cumple con los requisitos de evaluación psicológica (Debido a la resección quirúrgica, se requiere prueba de NP). Nota: Si se asocia a una convulsión, consulte también la sección Convulsiones. Puede aplicarse un período de recuperación adicional.	DIFERIR Envíe la información a la AAC para una posible Emisión Especial.
C. Maligno Tumor cerebral (canceroso) Tumor primario o Tumor metastásico secundario	Después de un período de recuperación de cinco (5) años después de completar la quimioterapia, la radiación o la cirugía. (La medicación biológica de mantenimiento no se suma al del tiempo de recuperación anterior.) Envíe lo siguiente para revisión de la AAC: 1. Toda la información en la fila A; 2. El individuo puede presentar la evaluación neurológica detallada MÁS RECIENTE (en lugar de una 90 días antes del examen MEA) que cumpla Especificaciones de la AAC para neurología Evaluación para revisión inicial del caso.	DIFERIR Envíe la información a la AAC para una posible Emisión Especial.

Nota: Una variedad de tumores intracraneales, tanto malignos como benignos, son capaces de causar incapacitación directamente por déficit neurológico o indirectamente a través de sintomatología recurrente. Los déficits neurológicos potenciales incluyen debilidad, pérdida de sensibilidad, ataxia, déficit visual o deterioro mental. La sintomatología recurrente puede interferir con el desempeño del vuelo a través de mecanismos como convulsiones, dolores de cabeza, vértigo, alteraciones visuales o confusión. Un antecedente o diagnóstico de un tumor intracraneal requiere una evaluación neurológica completa antes de que se pueda determinar la elegibilidad para la certificación médica.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	232 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

APNEA CENTRAL DEL SUEÑO
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
A. Apnea central del sueño Registrado SOLAMENTE en los resultados del estudiodel sueño	Si el MEA puede determinar: - La afección NO es apnea central del sueño central del sueño; - Los índices de apnea/hipopnea del estudio del sueño muestran: - Menos de 2 Se producen episodios de apneas centrales y/o hipopneas centrales por hora. Y - Menos del 25% de los episodios totales de apnea e hipopnea se enumeran como centrales. - El individuo no toma ningún medicamento para esta condición; y - El individuo NO presenta síntomas que puedan interferir con las tareas de vuelo.	 EMITIR Anotar el PUNTO 61 y enviar la evaluación a la AAC para su conservación en el PUNTO 61 del piloto.
B. Diagnóstico de la apnea central del sueño	Envíe lo siguiente para revisión de la AAC: - Una nota de progreso clínico actual y detallada generada a partir de una visita clínica con el neurólogo tratante no más de 90 días antes. El examen MEA debe incluir un resumen detallado de la historia de la afección, medicamentos actuales, dosis y efectos secundarios (si los hubiera); hallazgos del examen físico; resultados de cualquier prueba realizada; diagnóstico; evaluación y plan (pronóstico); y seguimiento. - Debe incluir específicamente: - Si hay somnolencia diurna excesiva, - Si el tratamiento tiene éxito y - Si el individuo es obediente con el tratamiento. Estudio del sueño/ polisomnografía (resultados de la prueba más reciente). Debe ser un estudio de tipo 1 realizado en el laboratorio y	 DIFERIR Envíe la información a la AAC para una posible Emisión Especial



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	233 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

	con asistencia. ya realizado para esta condición. 4. Cualquier otra prueba o imagenología que el médico tratante considere clínicamente necesaria. Nota: Si la neuropatía se debe a una enfermedad subyacente como la diabetes: Vea esa sección.	

PARÁLISIS CEREBRAL

Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
Parálisis cerebral	Véase el punto 43 . Columna vertebral y otros trastornos musculoesqueléticos. Tabla de disposición para parálisis cerebral.	Requiere decisión de la AAC

MALFORMACIÓN DE CHIARI

Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
A. Tipo I (también como amígdalas bajas) Hallazgo incidental en imágenes o Cirugía de descompresión de Chiari 1 hace más de 2 años Y Asintomático	El MEA debe revisar: 1. Una nota de progreso clínico actual y detallada generada a partir de una visita clínica con el médico tratante no más de 90 días antes del examen MEA. 2. Debe incluir específicamente el motivo por el cual se realizó la toma de imágenes. • Si la revisión de la documentación verifica que la malformación de Chiari es: • Un hallazgo incidental en una prueba • de imagen O • Fue corregido quirúrgicamente hace 2 años o más; • Es asintomático; • No se recomienda ningún tratamiento adicional; y • No existen síntomas que puedan interferir con el vuelo o con las tareas relacionadas con la seguridad.	 EMITIR Anotar en el PUNTO 61 y enviar la evaluación a la AAC para su conservación en el PUNTO 61.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPITULO VI	
	PAGINAS	234 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

	(Si se identifica una afección subyacente, por ejemplo, dolores de cabeza, consulte esa página).	
B. Tipo 1 Corregido/descomprimido Quirúrgicamente en los últimos 2 años	No hay período de recuperación obligatorio después de la cirugía de descompresión. Si no hay complicaciones, se puede considerar una vez que el neurocirujano tratante determine que se recuperó, no presenta síntomas y se encuentra estable. Envíe lo siguiente para revisión de la AAC: 1.Registros clínicos relacionados con la condición (que identifican por qué se realizó la cirugía); 2.Informe operativo; 3.Notas clínicas postoperatorias del neurocirujano; y 4. Una nota de progreso clínico detallada y actualizada generada a partir de una visita clínica con el proveedor que maneja el hallazgo de Chiari I no más de 90 días antes del examen MEA. Debe incluir: • Un resumen detallado de la historia de la condición; • Medicamentos actuales, dosis y efectos secundarios (si los hay); • Hallazgos del examen físico; • Resultados de cualquier prueba realizada; • Diagnóstico; evaluación y planificación; pronóstico y seguimiento. Debe incluir específicamente: • Si los síntomas han desaparecido; • Cualquier impacto funcional; y • Cualquier anomalía en el examen neurológico.	DIFERIR Presentar la información a la AAC para una posible Emisión Especial Anotar (elementos o hallazgos) en el PUNTO 61.
C. Actualmente sintomático o	Envíe lo siguiente para revisión de la AAC:	DIFERIR



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	235 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

CUALQUIER Tipo Chiari (II, III, IV)	1.Un estudio neurológico actual y detallado evaluación que cumple Especificaciones de la AAC para Evaluación neurológica generado a partir de una visita clínica con el neurólogo tratante no más de 90 días antes del examen MEA. Debe incluir específicamente: • Descripción de los síntomas; • Considere la posibilidad de siringomielia y solicite imágenes de la médula espinal si se considera clínicamente necesario; y • ¿Algún seguimiento o tratamiento necesario? 2.Informe(s) operatorio(s)/procedimiento(s); (si se realizó); 3.Resonancia magnética cerebral realizada dentro de los 12 meses previos al examen MEA. Nota: Envíe el informe interpretativo en papel y las imágenes en CD en formato legible DICOM. Verifique que el CD muestre las imágenes antes de enviarlo. Los solicitantes pueden querer conservar una copia de todas las películas como medida de seguridad en caso de que se pierdan en el correo. 4.Estudios de imagen adicionales (resonancia magnética de columna, etc.) ya realizados o clínicamente indicados; y 5.Si se trata de Chiari tipo II, presente copias de las imágenes más recientes de la médula espinal para siringomielia.	Presentar la información a la AAC para una posible Emisión Especial Anotar (elementos o hallazgos) en el PUNTO 61.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	236 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

DETERIORO O DISFUNCIÓN COGNITIVA O MENTAL (TRASTORNO COGNITIVO)
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
A. Hallazgo neurológico Deterioro/disfunción cognitiva Deterioro/disfunción mental Confusión Encefalopatía por delirio o Cuando se desconoce la causa del hallazgo neurológico	Envíe lo siguiente para revisión de la AAC: 1. Una evaluación neurológica actual y detallada que cumpla Especificaciones para Evaluación neurología generado a partir de una visita clínica con el neurólogo tratante no más de 90 días antes del examen MEA. 2. Una evaluación neuropsicológica (NP) que cumpla requisitos de evaluación psicológica, de una visita clínica con el neuropsicólogo tratante no más de 90 días antes del examen MEA. 3. Cualquier otra prueba ya realizada o considerada necesaria por el médico tratante. Nota: Si se conoce la causa del deterioro cognitivo (debido a otra afección, por ejemplo, accidente cerebrovascular, lesión cerebral traumática, abuso de sustancias, esclerosis múltiple, enfermedad neurodegenerativa, trastorno del estado de ánimo, una enfermedad médica específica o el efecto de un medicamento específico), consulte esa sección para conocer los requisitos de datos de evaluación adicionales.	DIFERIR Presentar la información a la AAC para una posible Emisión Especial. Anotar (elementos o hallazgos) en el PUNTO 61.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	237 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

ESTIMULADOR CEREBRAL PROFUNDO
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
Estimulador cerebral profundo (DBS)	Envíe lo siguiente para revisión de la AAC: 1. Resumen del estado del estimulador cerebral profundo (DBS) (Ver página siguiente) 2. Informe operativo. Si el solicitante tiene dos dispositivos DBS, complete un resumen del estado para cada dispositivo.	 DIFERIR Presentar la información a la AAC para una posible Emisión Especial

Nota: Consulte la página de condición subyacente para conocer los requisitos de información adicionales. ECP, implantación de electrodos en el cerebro para el tratamiento de ciertos trastornos neurológicos



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	238 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

RESUMEN DEL ESTADO DEL ESTIMULADOR CEREBRAL PROFUNDO (DBS)

Nombre _____

Fecha de nacimiento: _____

Número de identificación del solicitante:

PI#

Solicite al neurólogo tratante que complete este resumen ingresando la información en el espacio provisto. Envíe este resumen* o toda la documentación de respaldo (que aborde cada uno de los puntos a continuación) y una copia de la impresión más reciente del dispositivo que indique la configuración y el estado actuales del mismo a su MEA o a la AAC.

Sitio de estimulación principal, por ejemplo, DBS-STN núcleo subtalámico. DBS-GPi: glóbulo pálido interno VIM: núcleo Ventral intermediario del Tálamo. Czi: Zona caudal incierta del tálamo.

(Utilice una página separada para cada cable del ECP para informar el sitio específico y la información de cada cable).

1. Diagnóstico (marque una opción): Enfermedad de Parkinson/temblor esencial/distonía/otro (si es otro, enumérelo)

2. Fecha en que se obtuvieron los datos DBS a continuación _____/_____/_____

3. Fabricante y modelo de DBS a continuación _____ / _____ / _____

4. Fecha en que se implantaron los cables de estimulación cerebral profunda en el cerebro

5. Batería (Encierre una en un círculo) recargable/no recargable

6. Duración estimada de la batería _____ meses

7. Si se reemplazó la batería, fecha del último reemplazo _____ / _____ / _____

8. Contactos activos: _____

9. Impedancia para cables activos individuales _____ ohmios

10. Impedancia total para cables activos _____ ohmios

11. Voltaje (V) voltios _____ voltios

12. Frecuencia _____ hercio

13. Ancho de pulso microsegundos microsegundos

- #### 14. Parámetros de configuración controlados por el paciente



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	239 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

15. En los últimos 6 meses, ¿ha funcionado normalmente el DBS? (NO hay anomalías, impedancias ni cambios significativos en efectividad)

Sí ____ No ____
16. Hasta donde ¿el(los) cable(s) o el generador DBS han sido objeto de algún retiro del mercado? Sí ____ No ____

Firma del neurólogo _____

Fecha _____

*Este resumen del estado del DBS NO es obligatorio; sin embargo, ayudará a agilizar y DISMINUIR significativamente el tiempo de revisión de la AAC



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	240 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

DISTONÍA (Incluyendo tortícolis)
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
¿Tiene antecedentes de distonía en cualquier momento? Esto incluye distonía cervical (espasmódica), tortícolis o tortícolis.	Envíe lo siguiente para revisión de la AAC: 1. Evaluación neurológica actual y detallada que cumpla Especificaciones de la AAC para Evaluación neurológica generado a partir de una visita clínica con el neurólogo tratante no más de 90 días antes del examen MEA. 2. Cualquier otra prueba que realice o considere necesaria el médico tratante.	 DIFERIR Envíe la información a la AAC para una posible Emisión Especial.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	241 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

EPILEPSIA (Trastorno convulsino)
Todas las clases

Esta condición se considera descalificante.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	242 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

ENCEFALITIS
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
A. Diagnóstico actual o histórico Episodio único	Envíe lo siguiente para revisión de la AAC: - Una evaluación neurológica actual y detallada que cumpla Especificaciones para Evaluación neurología, generado a partir de una visita clínica con el neurólogo no más de 90 días antes el examen MEA. - Debe incluir específicamente si se trató de un episodio único, si el individuo está inmunodeprimido y si se produjo alguna actividad convulsiva. - Resonancia magnética y/o tomografía computarizada del cerebro (la prueba más reciente). - Envíe el informe interpretativo en papel y las imágenes en CD. Verifique que el CD muestre las imágenes antes de enviarlo. Conserve una copia de todas las películas como medida de seguridad en caso de que se pierdan en el correo. - Un electroencefalograma (EEG), si ya se realizó, O si hay antecedentes de convulsiones. - El registro del EEG debe realizarse sin dormir (despierto, dormido y con provocación, por ejemplo, hiperventilación, luz estroboscópica o fótica). Incluya cualquier EEG previo disponible para comparar. Envíe AMBOS informes interpretativos finales y trazados reales (TODAS las páginas) de cualquier EEG en CD. Nota: Se requerirá una evaluación neuropsicológica (NP) en algunos casos (como cualquier lesión residual encontrada en una resonancia magnética o cualquiera preocupación neurocognitivas). Cuando sea necesario, debe cumplir con los requisitos de	DIFERIR Envíe la información a la AAC para una posible Emisión Especial



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	243 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

	evaluación psicológica de una visita clínica con el neuropsicólogo tratante. Convulsión: si está asociada con una convulsión, consulte esa sección. Puede aplicarse un período de recuperación.	
B. Diagnóstico actual o histórico con 2 o más episodios a lo largo de la vida, inmunodeprimido o actividad convulsiva.	Toda la información requerida en la Fila A MÁS: • Se requiere EEG si hay antecedente de convulsiones. • Es posible que se requiera información adicional después de revisar la información anterior.	DIFERIR Envíe la información a la AAC para una posible Emisión Especial.

Nota: Para absceso cerebral o meningitis, vea esa página.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	244 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

SÍNDROME DE GUILLAIN-BARRE
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
A. Episodio único, sin complicaciones, totalmente resuelto y recuperado con un mínimo de seis (6) meses de estabilidad.	Si el MEA puede determinar que se trató de un episodio único, totalmente resuelto complicaciones ni secuelas: Nota: Si el episodio ocurrió dentro de los 12 meses anteriores, el MEA debe revisar la documentación del médico tratante. Si no se han cumplido los seis (6) meses de estabilidad, pase a la Fila B.	EMITIR Anote el PUNTO 61 y envíe cualquier evaluación a la AAC para su conservación en el archivo del piloto. Si se encuentra alguna causa subyacente, consulte esa sección.
B. Menos de seis (6) meses de estabilidad después del episodio, dos o más episodios en la vida, síntomas continuos, o complicaciones.	Envíe lo siguiente para revisión de la AAC: Una evaluación neurológica actual y detallada, de acuerdo con las Especificaciones de la AAC para neurología Evaluación, generado a partir de una visita clínica con el neurólogo tratante no más de 90 días antes del examen MEA preocupaciones neurocognitivas). Cuando sea necesario, debe cumplir con las Especificaciones de la AAC para requisitos de evaluación psicológica, de una visita clínica con el neuropsicólogo tratante. 1. Convulsión: si está asociada con una convulsión, consulte esa sección. 2. Debe incluir específicamente si existe algún déficit persistente y período de estabilidad sin síntomas. 3. Otras pruebas ya realizadas o lo considere necesario el médico del piloto. Nota: Si se asocia a una convulsión, consulte la sección Convulsiones.	DIFERIR Envíe la información a la AAC para una posible Emisión Especial.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	245 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

LESIÓN EN LA CABEZA O LESIÓN CEREBRAL
Conmoción cerebral, traumatismo craneoencefálico cerrado (TCE), traumatismo craneoencefálico abierto (TCE)
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
A. Lesión en la cabeza solamente. Esto significa: • NO hay lesión cerebral • NO hay conmoción cerebral • NO hay síntomas neurológicos. NO utilice esta fila si el individuo tenía alguno de los elementos enumerados en las filas B, C o D (por ejemplo, lesión cerebral, convulsión, fractura de cráneo).	Si el MEA puede determinar la condición era: • Solo lesión en la cabeza (sin lesión cerebral) como lesiones superficiales del cuero cabelludo o del globo ocular (lesión en el globo ocular) y/o lesiones musculoesqueléticas (fracturas faciales/maxilares/mandibulares) que no persisten y no alcanzan el nivel de una conmoción cerebral incluso leve; • No presenta síntomas neurológicos; y • No se presentan “síntomas de conmoción cerebral leves”, como dolor de cabeza, mareos, náuseas o síntomas neurológicos no focales, como fotofobia/fonofobia, tinnitus, irritabilidad, confusión mental, etc., como resultado de la lesión. • Si se realizaron imágenes (TC/RM), no hay evidencia de traumatismo cerebral. • Se ha resuelto completamente y el médico tratante ha dado el alta al individuo para que pueda realizar todas sus actividades. Nota: El MEA NO debe usar esta fila si hay síntomas, inquietudes sobre conmoción cerebral/lesión cerebral o cualquier complicación. Si hay inquietudes en el historial, el MEA debe revisar la Nota de Progreso Clínico más reciente y detallada que describa el incidente, la recuperación y el seguimiento (si corresponde).	EMITIR Anote el PUNTO 61 y envíe cualquier evaluación a la AAC para su conservación en el archivo del piloto. Si se encuentra alguna causa subyacente, consulte esa sección.
B.1. Lesión cerebral hace 5 años o más. Esto incluye:	El MEA debe recopilar información sobre el diagnóstico, la gravedad, el tratamiento, los síntomas y abordar TODAS las preguntas de la Herramienta de toma de decisiones sobre lesiones	EMITIR Resuma esta historia, diagnóstico y anote el



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	246 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

• Conmoción cerebral (un tipo de lesión cerebral leve). • Lesión cerebral leve Mientras NO haya convulsiones*	cerebrales para el MEA. Si todos los artículos en la herramienta de decisión se encuentran en la columna “NO”, el MEA puede:	PUNTO 61: “Discutió la historia de LESIÓN CEREBRAL, no “Aspectos positivos de las preguntas de detección y ninguna preocupación”.
*Excepción: Una convulsión de impacto inmediato (dentro de las 24 horas posteriores a la lesión). Las lesiones penetrantes o de impacto (por ejemplo, heridas de bala o traumatismos graves) pueden presentarse con pocos o ningún síntoma de conmoción cerebral. En el caso de lesiones de alto impacto, ver fila D.	Nota: En el caso de una lesión remota sin preocupaciones, es aceptable la nota de progreso más reciente.	Si alguna respuesta es “SÍ”, hay alguna inquietud sobre MEA o no se puede verificar el historial: DIFERIR
B.2. Lesión cerebral En los últimos 5 años Esto incluye: • Conmoción cerebral • Lesión cerebral leve • Pérdida de conciencia (LOC) • Alteración de la Conciencia (AOC) • Postraumático Amnesia (PTA) TODO MENOS DE 1 HORA Y • Sin convulsiones Excepción: Una convulsión de impacto inmediato (dentro de las 24 horas posteriores a la lesión) se puede revisar utilizando los criterios de la fila B. Nota: Las lesiones penetrantes o de alto impacto (por ejemplo, heridas de bala o traumatismos	Después de un período de recuperación de 6 meses, obtenga las siguientes evaluaciones y envíelas para revisión de la AAC: 1. Una nota de progreso clínico actual y detallada generada a partir de una visita clínica con el médico tratante o neurólogo no más de 90 días antes del examen con el MEA debe incluir un resumen detallado de la historia de la afección; medicamentos actuales, dosis y efectos secundarios (si los hubiera); hallazgos del examen físico; resultados de cualquier prueba realizada; diagnóstico; evaluación y plan (pronóstico); y seguimiento. 2. Debe incluir específicamente: • Cualquier evidencia de incautación; • Cualquier amnesia postraumática o confusión mental (recuerdo incompleto del incidente, no recuerda el impacto/choque, etc.) • Cualquier síntoma post- conmoción cerebral como dolores de cabeza, mareos, irritabilidad; • Cualquier cambio en la visión;	DIFERIR Presentar la información a la AAC para una posible Emisión Especial

AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	247 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

graves) pueden presentarse con pocos o ningún síntoma de conmoción cerebral. Para lesiones de alto impacto, consulte la fila D. NO use esta fila si la persona tenía alguno de los elementos enumerados en la fila C o D (por ejemplo, lesión cerebral, convulsión, fractura de cráneo).	• Cualquier déficit focal; • Cualquier estudio de imágenes realizado y si (TC/RM) fue negativo; • Cualquier indicación clínica para obtener más imágenes cerebrales; TC inicial de cabeza/cara negativa. 3. Los registros de cualquier hospitalización por esta afección deben incluir: • Historial de admisión y examen físico; • Resumen del alta hospitalaria. (Normalmente, las notas del portal del paciente o el Resumen posterior a la visita [AVS] impreso desde el registro médico electrónico NO son suficientes para los fines de la certificación médica piloto). • Informe(s) de consultores hospitalarios (como neurología, cardiología, medicina interna u otros especialistas); • Informe(s) operatorio(s); • Informe(s) de patología; • Informes de radiología*. Los informes interpretativos de todos los estudios de diagnóstico por imágenes realizados (tomografía computarizada, resonancia magnética, rayos X, ecografía u otros); • Informe(s) de laboratorio que incluyan todas las pruebas de drogas o alcohol realizadas; y • Hoja de ruta de servicios médicos de emergencia (EMS)/ambulancia. • NO envíe registros hospitalarios diversos, como hojas de flujo, notas de enfermería, órdenes médicas o registros de administración de medicamentos. • Envíe el informe interpretativo en papel y las imágenes en CD en formato legible DICOM (debe haber un archivo llamado 'DICOMDIR' en el directorio raíz del CD-ROM). Verifique que el CD muestre las imágenes antes	



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	248 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

	de enviarlo. Conserve una copia de todas las películas como medida de seguridad en caso de que se pierdan en el correo. Nota: Si se observa alguna anomalía, pase a la fila C.	
C. Lesión cerebral moderada Esto incluye: • LOC, AOC o PTA 1 a 24 horas. • No deprimido fractura de cráneo. • Pequeño hematoma subdural parafalciforme o tentorial (resuelto mediante resonancia magnética). • Hemorragia subaracnoidea leve (resuelta mediante resonancia magnética). • Cualquier hemorragia debe resolverse mediante resonancia magnética. Si la resonancia magnética muestra signos de hemosiderina deposición, pasar a la fila D.	Después de un período de recuperación de 12 meses, obtenga las siguientes evaluaciones y envíelas para revisión de la AAC: 1. Una evaluación neurológica actual y detallada, de acuerdo con las Especificaciones para la evaluación neurológica, que se genera a partir de una visita clínica con el neurólogo tratante no más de 90 días antes del examen MEA. 2. Debe incluir específicamente si hay (o NO hay) alguna preocupación o historia de convulsiones. 3. EEG solo si se produjo una convulsión y se obtuvo un EEG, envíe los resultados. EEG* Estado de vigilia y privación de sueño con procedimientos de activación (con provocación) realizados en el momento del evento o más tarde. 4. Una evaluación neuropsicológica que cumpla con requisitos de evaluación psicológica de una visita clínica con el neuropsicólogo tratante no más de 90 días antes del examen MEA. 5. Resonancia magnética del cerebro con secuencias sensibles a la hemosiderina (con contraste según sea clínicamente apropiado) realizadas en cualquier momento después del evento. • Envíe el informe interpretativo en papel y las imágenes en CD. Verifique que el CD muestre las imágenes antes de enviarlo. Conserve una copia de todas las películas como medida de seguridad en caso de que se pierdan en el correo.	DIFERIR Presentar la información a la AAC para una posible Emisión Especial



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	249 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

	6. Los registros de cualquier hospitalización por esta afección deben incluir: • Historial de admisión y examen físico. • Resumen del alta hospitalaria. (Normalmente, las notas del portal del paciente o el resumen posterior a la visita [AVS] impreso desde el registro médico electrónico NO son suficientes para los fines de la certificación médica piloto). • Informe(s) de consultores hospitalarios (como neurología, cardiología, medicina interna u otros especialistas). • Informe(s) operatorio(s)/de procedimiento. • Informe(s) de patología. • Informes de radiología. Los informes interpretativos de todas las imágenes diagnósticas (tomografía computarizada, resonancia magnética, Radiografía, ecografía o otros) realizados. Para todas las imágenes, envíe el informe interpretativo las imágenes reales en CD en formato legible DICOM. • Informe(s) de laboratorio que incluyan todas las pruebas de drogas o alcohol realizadas. • Emergencia médica Hoja de ruta de servicios (EMS)/ambulancia. • NO envíe registros hospitalarios diversos, como hojas de flujo, notas de enfermería, órdenes médicas o registros de administración de medicamentos. 7. Notas de progreso de TODOS los seguimientos clínicos visitas relacionadas con esta condición. 8. Otras pruebas ya realizadas o clínicamente indicadas. Nota: Pequeño hematoma subdural parafalciforme o tentorial: Si no	



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	250 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

	presenta síntomas y la resonancia magnética realizada entre 3 y 6 meses después de la lesión muestra una resolución completa, la AAC puede considerar la posibilidad de hacerlo después de un período de recuperación de 6 meses. Envíe los datos de evaluación en esta fila después del período de recuperación.	
D. Lesión cerebral grave Esto incluye: • Sangre en el cerebro: ○ Contusión cerebral ○ Hemorragia intracraneal ○ Hematoma ○ Epidural hematoma ○ Hematoma subdural ○ Lesión axonal difusa LOC, AOC, PTA: 24 horas o más • Fractura de cráneo deprimida • Traumatismo craneoencefálico o penetrante	Después de un período de recuperación de cinco (5) años, presente para revisión de la AAC: • Todos los elementos de la fila B Nota: Se requieren estudios de resonancia magnética, angiografía por resonancia magnética/angiografía por tomografía computarizada o electroencefalograma (EEG). Si no se realizan durante el tratamiento o el seguimiento inicial de la afección, se deben realizar nuevas pruebas. Para todas las imágenes, envíe los informes interpretativos Y las imágenes reales en CD en formato legible DICOM.	 DIFERIR Presentar la información a la AAC para una posible Emisión Especial



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	251 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

HERRAMIENTA DE DECISIÓN SOBRE LESIONES CEREBRALES PARA EL MEA
Conmoción cerebral, traumatismo craneoencefálico cerrado (TCE), traumatismo craneoencefálico abierto (TCE)

Instrucciones al MEA: Aborde cada uno de los siguientes elementos en su examen en el consultorio y la revisión de su historial:

Si solo hay lesión en la cabeza, no hay lesión cerebral, no hay conmoción cerebral, no hay síntomas neurológicos: DETÉNGASE. Vaya a la LESIÓN EN LA CABEZA o LESIÓN CEREBRAL Conmoción cerebral, lesión cerebral cerrada (LCC), lesión cerebral abierta, disposición por lesión cerebral traumática (LCT) Tabla, fila A.

Fecha de la lesión cerebral más reciente _____(si hay múltiples lesiones^)

1. ¿La lesión ocurrió dentro de los últimos 5 años?	NO	SÍ*
2. ¿Cualquier de los siguientes durante 1 hora o más?	NO	SÍ*
a. Pérdida de conciencia (LOC).		
b. Alteración de la Conciencia (AOC)		
c. Amnesia postraumática (PTA)		
3. ¿Alguna convulsión 24 horas o más después de la lesión?.....	NO	SÍ*
4. ¿El mecanismo de la lesión se debió a fuerzas de alto impacto o penetración? (por ejemplo, disparo o traumatismo grave).	NO	SÍ*
5. ¿Las imágenes cerebrales (TC/RM) revelaron hemoderina o sangre en el cerebro (contusión cerebral, hemorragia intracraneal, hematoma, hematoma epidural, hematoma subdural) o lesión axonal difusa o fractura de cráneo (deprimida o no deprimida)? Si las imágenes no están clínicamente indicadas y no se realizaron, marque “NO”	NO	SÍ*
6. ¿Tiene este individuo algún síntoma cognitivo o neurológico actual, alguna anormalidad en el examen neurológico, o está recibiendo beneficios por discapacidad debido a la lesión?	NO	SÍ*
7. ¿Tiene alguna inquietud clínica sobre esta persona?.....	NO	SÍ*

Si TODOS los elementos caen en la COLUMNA “NO”/BORRADO, el MEA puede emitir notas en el PUNTO 61 que muestren que usted discutió el historial de lesión cerebral, no encontró resultados positivos en las preguntas de detección Y no tenía inquietudes.

Si CUALQUIER PUNTO ÚNICO cae en la COLUMNA “SÍ”/SOMBREADA, EL MEA DEBE DIFERIRLO. El MEA debe indicar qué aspecto causó el aplazamiento y explicar cualquier respuesta SÍ de la columna sombreada. Para cualquier elemento o inquietud que responda “SÍ”, cargue la nota de progreso clínico detallada más reciente y/o copias de cualquier informe de imágenes (TC/IRM) que aborde estos elementos.

- Si el MEA no está seguro de alguno de los criterios anteriores, aplase y anótelos en el PUNTO 61.

AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	252 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

- ^Para lesiones cerebrales múltiples (por ejemplo, juego de fútbol o boxeo), use la fecha del evento más reciente, pero TODOS los eventos deben cumplir con los criterios de la columna "No".

Esta herramienta de decisión es para uso de MEA; no es necesario enviarla a la AAC.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	253 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

DOLOR DE CABEZA o MIGRAÑA
(Clúster, Tensión, Ocular, Acefalgico, Oftálmico o Retiniano)
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
A. Dolor de cabeza por estrés Dolor de cabeza Controlado con medicamentos de venta libre	Si el MEA puede determinar que la condición es: leve y está bajo control: • Promedio de menos de dos días de dolor de cabeza al mes; • Los medicamentos son aceptables (rara vez se requieren más que analgésicos de venta libre); • No es incapacitante (el individuo no tiene síntomas que puedan interferir con las tareas de vuelo); y • No asociado a ningún hallazgo neurológico.	EMITIR Anote esta información en el PUNTO 61.
B. Migraña con aura (migraña clásica/migraña común) o Tensión crónica o diario crónico o Cualquier antecedente de migraña que produzca cambios en la visión (excluyendo el aura migrañosa). Los términos más antiguos incluyen migraña acefálica, migraña ocular y migraña oftálmica.	Ver el CAPE-Migraña y cefalea crónica Hoja de trabajo . Esto requerirá una Nota de Progreso del médico tratante o neurólogo.	Si el piloto cumple con todos los criterios de la hoja de cálculo CAPE y es de otro modo calificado EMITIR Sin límite de tiempo Anote la declaración CAPE correcta en el PUNTO 61 y conserve la información de respaldo requerida fichado.
C. Migraña complicada, o Dolores de cabeza postraumáticos, o migraña retiniana (antes llamada migraña ocular)* *Este tipo se propaga por la retina y el problema es la amaurosis).	Envíe lo siguiente para revisión de la AAC: 1. Una evaluación neurológica actual y detallada que cumpla Especificaciones para la evaluación neurológica generado a partir de una visita clínica con el neurólogo tratante no más de 90 días antes del examen MEA. 2. Resonancia magnética* del cerebro realizado no más de un (1) año antes del examen MEA.	DIFERIR Envíe la información a la AAC para una posible Emisión Especial.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	254 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

	• Si una resonancia magnética está contraindicada o no se puede realizar, el neurólogo tratante debe analizar el motivo. Si se utiliza una tomografía computarizada, con o sin contraste, depende del neurólogo tratante. • Envíe el informe interpretativo en papel y las imágenes en CD. Verifique que el CD muestre las imágenes antes de enviarlo. Conserve una copia de todas las películas como medida de seguridad en caso de que se pierdan en el correo. 3. Número de días de dolor de cabeza por mes por solicitante. 4. Otras pruebas realizadas o consideradas necesarias por el médico tratante. Nota: Si se asocia a una convulsión, consulte la sección sobre convulsiones. Los dolores de cabeza o síndromes dolorosos crónicos y recurrentes suelen requerir medicación para aliviarlos o prevenirlos y, en algunos casos, el uso de dichos medicamentos es descalificante porque pueden interferir con el estado de alerta y el funcionamiento del individuo. En algunas condiciones, el dolor puede ser incapacitante.	

Notas: El dolor, en algunas condiciones, puede ser sumamente incapacitante. Los dolores de cabeza crónicos y recurrentes o los síndromes dolorosos a menudo requieren medicación para aliviarlos o prevenirlos y, en la mayoría de los casos, el uso de dichos medicamentos es motivo de descalificación porque pueden interferir con el estado de alerta y el funcionamiento del piloto.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	255 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

CAPE - Hoja de trabajo sobre migraña y dolor de cabeza crónico

Para determinar la elegibilidad del solicitante para la certificación, el MEA debe revisar una Nota de Progreso generado a partir de una visita clínica con el médico tratante o especialista no más de 90 días antes del examen MEA. Si el solicitante cumple con TODOS los criterios de certificación aceptables que se enumeran a continuación, el MEA puede emitirlo. Los solicitantes de primera o segunda clase deben proporcionar esta información anualmente; los solicitantes de tercera clase deben proporcionar la información con cada examen requerido.

MEA DEBE REVISAR	CRITERIOS DE CERTIFICACIÓN ACEPTABLES
Una nota actual y detallada sobre el progreso clínico del médico tratante verifica:	☐ La condición es estable con el régimen actual y no se recomiendan cambios en el manejo.
Tipo de dolor de cabeza	☐ Migraña (con o sin aura), cefalea tensional, cefalea en racimos
Frecuencia y gravedad	☐ No más de un episodio por mes ☐ En los últimos 12 meses, no más de 2 visitas a un centro ambulatorio o de atención de urgencia por exacerbación de los síntomas (incluso si los síntomas se resolvieron por completo) ☐ No hay antecedentes de hospitalizaciones por dolores de cabeza.
Síntomas	☐ Sólo síntomas leves no incapacitantes. ☐ No hay síntomas que afecten funcionalmente la visión. ☐ NINGUNO de los siguientes: • Cualquier deterioro neurológico o síntomas de tipo AIT; • Auras SIN dolores de cabeza; • Deterioro de la visión central o deterioro funcionalmente significativo de la visión periférica; • Vértigo; síncope; o cambio del estado mental.
Medicamentos – Preventivos NO aceptable: Antidepresivos tricíclicos (ATC), anticonvulsivos, lasmiditán (Reyvow).	☐ Ninguno o ☐ Cualquiera de los siguientes, solo o en combinación, siempre que no haya efectos secundarios y haya completado el ensayo en tierra. • Inhibidores de la ECA (IECA) • Bloqueadores de los receptores de angiotensina (ARA II) • Bloqueadores beta • Bloqueadores de los canales de calcio (BCC), • Antagonistas del péptido relacionado con el gen de la calcitonina (CGRP)



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	256 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

Medicamentos o tratamiento - Abortivo NO aceptable: Narcóticos, Fiorinal, Fioricet o Midrin. Puede encontrar una lista detallada de medicamentos para la migraña en la Sección de productos farmacéuticos, Medicamentos para la migraña.	☐ Ninguno; o medicamentos de venta libre para el dolor de cabeza; u otras modalidades como dispositivos de calor, tracción, acupresión y masaje, para prevenir, abortar y tratar los dolores de cabeza. O ☐ Uno o más de los siguientes: • Triptanos 24 horas sin vuelo Excepto eletriptán (Relpax) y frovatriptán (Frova): 72 horas. • Metoclopramida (Reglan): 36 horas sin vuelo • Prometazina (Phenergan): 96 horas sin vuelo • Antagonista del receptor del péptido relacionado con el gen de la calcitonina (CGRP) con ubrogepant (Ubrelvy) 36 horas; Rimegepant (Nurtec) 72 horas.
Unidades de estimulación nerviosa eléctrica transcutánea (TENS) NO aceptable: Si el dispositivo causa sedación o cambios cognitivos.	☐ Ninguno O ☐ Se utiliza solo o con medicamentos complementarios aceptables. Unidades TENS (como Cefaly, gammaCore, Relivion MG o Nerivio) • Uso profiláctico: 8 horas sin volar; • Uso abortivo y terapéutico: prohibición de vuelos durante 24 horas.

MEA DEBE ANOTAR en el PUNTO 61 uno de los siguientes:

- ☐ Migraña y dolores de cabeza crónicos calificados por CAPE. (Enviar documentos a la AAC).
- ☐ Tiene CME.
- ☐ NO tiene migraña ni dolores de cabeza crónicos calificados por CAPE. Ha aplazado la solicitud. (Enviar documentación de respaldo documentos.)



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	257 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

ENFERMEDAD DE HUNTINGTON
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
A. Enfermedad de Huntington	Envíe lo siguiente para revisión de la AAC: - Una evaluación neurológica actual y detallada que cumple con la AAC Requisitos para evaluación neurológica generado a partir de una visita clínica con el neurólogo tratante no más de 90 días antes del examen MEA. - Una evaluación neuropsicológica (NP) que cumple con la AAC para la evaluación psicológica, de una visita clínica con el neuropsicólogo tratante no más de 90 días antes del examen MEA. - Cualquier otra prueba que se considere clínicamente necesaria o que ya haya sido realizada para esta condición por el médico tratante.	DIFERIR Envíe la información a la AAC para una posible Emisión Especial.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	258 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

HIDROCEFALIA (con o sin derivación)
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
A. Con colocación de derivación	Después de dos (2) años sin síntomas, envíe lo siguiente para revisión de la AAC: - Una evaluación neurológica actual y detallada que cumpla Especificaciones de la AAC para evaluación neurológica generado a partir de una visita clínica con el neurólogo tratante no más de 90 días antes del examen MEA. - Debe incluir específicamente - La razón por la que se colocó una derivación y - Si la derivación es funcional o no funcional. Serie de derivaciones TC o RMN cerebral realizado no más de 12 meses antes del examen MEA. - Incluya el informe y una copia de las imágenes en un disco compacto (CD). Verifique que el CD muestre las imágenes antes de enviarlo. Conserve copias de todos los CD o imágenes como medida de seguridad en caso de que se pierdan en el correo. Nota: Después de una revisión de la información anterior y debido a la condición que causó la necesidad de la derivación, un Neuropsicólogo (NP) evaluación de acuerdo con la AAC para evaluación psicológica. Puede ser necesario. Si está asociado con una convulsión, un tumor cerebral o una hemorragia cerebral, consulte la sección correspondiente.	DIFERIR Envíe la información a la AAC para una posible Emisión Especial.
B. Sin colocación de derivación (como la hidrocefalia normotensiva)	Envíe lo siguiente para revisión de la AAC: Una evaluación neurológica actual y detallada que cumpla	DIFERIR



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	259 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

	Especificaciones de la AAC para evaluación neurológica generado a partir de una visita clínica con el neurólogo tratante no más que 90 días antes el examen MEA. 2. Resonancia magnética y/o tomografía computarizada del cerebro realizado no más de 90 días antes del examen MEA. Envíe el informe interpretativo en papel y las imágenes en CD. Verifique que el CD muestre las imágenes antes de enviarlo. Conserve una copia de todas las películas como medida de seguridad en caso de que se pierdan en el correo.	Envíe la información a la AAC para una posible Emisión Especial.

MENINGITIS
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
A. Episodio único Sin complicaciones, totalmente resuelto y recuperado y Sin hospitalización o hospitalizado hace 5 o más años	Si el MEA puede determinar que la condición se ha resuelto sin complicaciones y el piloto no tiene síntomas que puedan interferir con las tareas de vuelo: Si es dentro del último año, el piloto debe proporcionar al MEA la nota de progreso clínico detallada más reciente del médico tratante que describa el curso clínico y la resolución sin complicaciones. Nota: Si se asocia con una convulsión o más de un episodio, vaya a la fila C.	EMITIR Anote esta información en el PUNTO 61, incluida la fecha aproximada del episodio individual.
B. Episodio único que requirió hospitalización Hace menos de 5 años	Envíe lo siguiente para revisión de MEA y AAC: 1. El progreso clínico detallado más reciente Nota: Realizado por el médico tratante o neurólogo. Debe incluir un resumen detallado de la historia de la afección; medicamentos actuales, dosis y efectos secundarios (si los hay); hallazgos del examen físico; resultados de cualquier prueba realizada; diagnóstico; evaluación; plan (pronóstico); y seguimiento. Si el MEA puede determinar que la condición se ha resuelto sin	Si el MEA puede determinar que la condición se ha resuelto sin residuos Los síntomas, la resonancia magnética y el EEG (si se realizaron) son negativos y el piloto no tiene síntomas que puedan interferir con las tareas de vuelo. EMITIR



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	260 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

	residuos Los síntomas, la resonancia magnética y el EEG (si se realizaron) son negativos y el piloto no tiene síntomas que puedan interferir con las tareas de vuelo. 2. Debe incluir específicamente si la afección se ha resuelto y si persisten efectos secundarios residuales. 3. Resumen del alta hospitalaria. NO es lo mismo que las notas del portal del paciente o el Resumen posterior a la visita (AVS). 4. Informe de resonancia magnética y/o tomografía computarizada cerebral (si ya se realizó). 5. EEG - informe de electroencefalograma (si ya se realizó). Nota: Si el informe de resonancia magnética o tomografía computarizada verifica lesiones o cicatrices en el cerebro; o La evaluación neurológica determina que existe preocupación por deterioro cognitivo en el examen clínico; o cualquier antecedente de convulsiones (una puede aplicarse un período de recuperación), vaya a la fila C.	Anotar el PUNTO 61 y enviar la evaluación a la AAC para su conservación en el PUNTO 61 del piloto.
C. Más de un episodio (siempre) o Complicaciones como meningoencefalitis, afectación cortical (accidente cerebrovascular), convulsiones. o Hallazgos anormales en resonancia magnética o EEG o No completamente resuelto o recuperado	Envíe lo siguiente para revisión de la AAC 1. Una evaluación neurológica actual y detallada que cumple Especificaciones de la AAC para Evaluación neurológica generado a partir de una visita clínica con el neurólogo tratante no más de 90 días antes del examen MEA. 2. Recuerde enviar también todos los elementos enumerados en "Pruebas previas, tratamientos u otros registros". 3. Resonancia magnética y/o tomografía computarizada del cerebro realizada no más de 90 días antes del examen MEA. Envíe el informe interpretativo en papel y las imágenes en CD.	DIFERIR Presentar la información a la AAC para una posible Emisión Especial

AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	261 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

	Verifique que el CD muestre las imágenes antes de enviarlo. Conserve una copia de todas las películas como medida de seguridad en caso de que se pierdan en el correo. 4. Registros hospitalarios (informe de admisión, resumen del alta, todos los informes de los especialistas, copias de los informes de imágenes, etc.). 5. Un electroencefalograma (EEG) si ya se realizó O si hay antecedentes de convulsiones. • El registro EEG debe realizarse sin sueño: despierto, dormido y con provocación (por ejemplo, hiperventilación, luz fótica/estroboscópica). • Incluya cualquier EEG anterior disponible para comparación. • Envíe TANTO el informe interpretativo final como los trazados reales (TODAS las páginas) de cualquier EEG. Pruebas adicionales: Si el informe de la TC/RM identifica lesiones o cicatrices en el cerebro o la evaluación neurológica clínica plantea la posibilidad de deterioro cognitivo, se requerirá una evaluación neuropsicológica (NP). Cuando sea necesaria, debe cumplir con Especificaciones de la AAC para evaluación psicológica, de una visita clínica con el neuropsicólogo tratante. Convulsión: si está asociada con una convulsión, consulte la sección Convulsiones. Puede aplicarse un período de recuperación.	

Ver también Absceso cerebral y encefalitis.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	262 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

MIASTENIA GRAVIS
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
A. Miastenia grave generalizada	Requiere un período de recuperación de un (1) año después del diagnóstico. Después de 1 año de recuperación, envíe lo siguiente para revisión de la AAC: - Una evaluación neurológica actual y detallada que cumpla con las Especificaciones para Evaluación neurología, generado a partir de una visita clínica con el neurólogo tratante no más de 90 días antes del examen MEA. - Debe incluir específicamente: Medicamentos recetados para esta afección, incluidas las fechas de inicio y finalización, las dosis y los efectos secundarios (si los hubiera). ¿Cuánto tiempo ha permanecido estable la condición? - Cualquier período de debilidad, fluctuaciones motoras o fatigabilidad; - Cualquier antecedente de crisis miasténica; y ¿Existe evidencia de miastenia ocular? En caso afirmativo, también se debe abordar lo siguiente: - Presencia o ausencia de hallazgos en el examen ocular: - Cualquier hallazgo actual de anomalía en la motilidad ocular, síntomas de visión doble; o - Cualquier ptosis clínicamente significativa. - Estudios de laboratorio ya realizados. - Tomografía computarizada de tórax (realizada en cualquier momento como prueba de detección de timoma). Presentar el informe. - Imágenes anteriores (por ejemplo, tomografía computarizada, resonancia magnética, angiografía por	DIFERIR Envíe la información a la AAC para una posible Emisión Especial.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	263 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

	angiografía computarizada, angiografía por armónica o angiografía con catéter de la cabeza) realizada en cualquier momento después de que aparecieron los síntomas*. Otras pruebas ya realizadas como un electromiograma (EMG) o estudios de conducción nerviosa. *Para todas las imágenes, envíe TANTO el informe como una copia de las imágenes en un disco compacto (CD. Verifique que el CD muestre las imágenes antes de enviarlo. Conserve copias de todos los CD o imágenes como medida de seguridad en caso de que se pierdan en el correo. Nota: Si está asociado con una convulsión, consulte esa página.	
B. Miastenia grave ocular	Envíe lo siguiente para revisión de la AAC: 1. Todos los elementos enumerados en la fila A anterior. 2. Si no se aborda el estado ocular, puede ser necesaria una evaluación por parte de un oftalmólogo.	DIFERIR Envíe la información a la AAC para una posible Emisión Especial.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	264 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

ESCLEROSIS MÚLTIPLE (EM)
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
A. Esclerosis múltiple	Después de un mínimo de 6 (seis) meses de estabilidad clínica y radiológica, envíe lo siguiente para revisión de la AAC: - Una evaluación neurológica actual y detallada que cumpla Especificaciones de la AAC para Evaluación neurológica generado a partir de una visita clínica con el neurólogo tratante no más de 90 días antes del examen MEA. - Resonancia magnética cerebral con y sin gadolinio realizada no más de 90 días antes del examen MEA. - Resonancia magnética de columna cervical y torácica con y sin gadolinio (la más reciente, si ya se realizó). - Para cada resonancia magnética, envíe el informe interpretativo en papel y las imágenes en un CD. Verifique que el CD muestre las imágenes antes de enviarlo. Conserve una copia de todas las películas como medida de seguridad en caso de que se pierdan en el correo. - Evaluación ocular. Una corriente nota detallada del progreso clínico generado a partir de una visita clínica con el oftalmólogo tratante no más de 90 días antes del examen MEA. Debe incluir un resumen detallado de la historia de cualquier condición ocular; medicamentos actuales, dosis y efectos secundarios (si los hubiera); hallazgos del examen físico; resultados de cualquier prueba realizada; diagnóstico; evaluación y plan (pronóstico); y seguimiento. - Debe incluir específicamente una interpretación de la prueba del campo visual; - Prueba de campo visual (estándar SITA 24-2) realizada dentro de los	DIFERIR Envíe la información a la AAC para una posible Emisión Especial



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPITULO VI	
	PAGINAS	265 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

	90 días anteriores; y • Tomografía de coherencia óptica (OCT), si se realiza. Entregar borrador en color e impresiones. 5. Una evaluación neuropsicológica (NP) que Cumple Especificaciones de la AAC para Evaluaciones neuropsicológicas para el potencial Deterioro neurocognitivo. 6. Laboratorio. Las siguientes pruebas, si ya se realizó o está clínicamente indicado: • Detección de anticuerpos reumatológicos (ANA, RF, título de Lyme); • Análisis de líquido cefalorraquídeo (LCR); • Todas las pruebas de potenciales evocados; y • Panel de anticuerpos NMO (como anti AQP4, anti MOG) en casos con afectación espinal, neuritis óptica o sospecha de NMO-SD. (Envíe el resultado de la prueba más reciente). Cualquier otra prueba ya realizada o considerada clínicamente necesaria por el médico tratante.	



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	266 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

NARCOLEPSIA E HIPERSOMNIA IDIOPÁTICA
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
A. Diagnóstico actual o histórico tratado o no tratado. Nota: Esta condición es incompatible con la seguridad de la aviación.	Envíe lo siguiente para revisión de la AAC: - La última nota de evolución clínica detallada, generada a partir de una visita clínica con el médico que trata o diagnostica esta afección (narcolepsia o hipersomnía idiopática). Debe incluir un resumen detallado de la historia de la afección; medicamentos actuales, dosis y efectos secundarios (si los hay); hallazgos del examen físico; resultados de cualquier prueba realizada; diagnóstico; evaluación y plan (pronóstico); y seguimiento. - Copias de las más recientes: - Estudio del sueño (polisomnografía de laboratorio del sueño); - Prueba de latencia múltiple del sueño [MSLT]); y ¿Alguna otra prueba ya realizada para esta condición?	DIFERIR Envíe la información a la AAC.
B. Diagnóstico actual o histórico en registros médicos con NUEVA información que anula este diagnóstico. Ej.: Previamente diagnosticado con narcolepsia, pero una evaluación adicional determina que la causa es otra afección.	Si pruebas, evaluaciones o documentación adicionales verifican que el diagnóstico de narcolepsia fue rescindido, ya no requiere tratamiento o se ha resuelto, envíe lo siguiente para que la AAC lo revise: - Una evaluación neurológica actual y detallada de acuerdo con las Especificaciones para Evaluación neurológica, generado a partir de una visita clínica con un neurólogo certificado o especialista del sueño no más de 90 días antes el examen MEA. - Debe incluir específicamente el diagnóstico actual, cómo se rescindió el diagnóstico de narcolepsia y cualquier ocurrencia y frecuencia de cataplejía. - Un estudio del sueño tipo 1 o tipo 2	DIFERIR Envíe la información a la AAC para una posible Emisión Especial.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPITULO VI	
	PAGINAS	267 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

	(polisomnograma) realizado dentro de los 12 meses anteriores. 4. Una MSLT (latencia de sueño múltiple) Prueba MSLT realizada en los 12 meses anteriores. Para asegurar su utilidad, se recomienda que la MSLT se realice junto con el estudio del sueño y que sea interpretada por el mismo médico. 5. Resultados de cualquier prueba adicional ya realizada para esta condición (por ejemplo, prueba de mantenimiento de la vigilia [MWT]).	



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPITULO VI	
	PAGINAS	268 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

NEUROPATÍA
(Neuropatía periférica)
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
A. Neuropatía sin limitaciones funcionales	Si el MEA puede determinar la condición es: - Bajo control; - Los medicamentos son aceptables; y - El individuo no presenta síntomas que puedan interferir con las tareas de vuelo.	EMITIR Anote esta información en el PUNTO 61. Si no hay explicación del MEA: se le puede solicitar al piloto que proporcione Documentación.
B. Neuropatía con debilidad/entumecimiento o limitaciones funcionales.	Envíe lo siguiente para revisión de la AAC: - Una nota de progreso clínico detallada y actualizada generada a partir de una visita clínica con el médico tratante no más de 90 días antes del examen MEA. Debe incluir un resumen detallado de la neuropatía (incluida la etiología si se conoce); medicamentos actuales, dosis y efectos secundarios (si los hubiera); hallazgos del examen físico; resultados de cualquier prueba realizada; diagnóstico; evaluación y plan (pronóstico); y seguimiento. Debe incluir específicamente una descripción de cualquier debilidad, entumecimiento o limitación funcional. Laboratorio ya realizado para esta condición. - Cualquier otra prueba o imagenología que el médico tratante considere clínicamente necesaria. Nota: Si la neuropatía se debe a una enfermedad subyacente, como la diabetes, consulte esa sección.	DIFERIR Presentar la información a la AAC para una posible Anotación de Emisión Especial (elementos o hallazgos) en el PUNTO 61. Si no se aborda en la nota de progreso, el MEA debe describir cualquier limitación funcional que pueda afectar la capacidad del piloto para operar los controles de la aeronave.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	269 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

NEURALGIA (Neuralgia del trigémino, neuralgia postherpética)
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
A.1. Neuralgia postherpética, neuralgia occipital Totalmente resuelto y sin medicamentos	Si el MEA puede determinar que el Neuralgia postherpética u occipital • Se ha resuelto completamente; • Se han suspendido los medicamentos; y • El individuo no presenta síntomas que puedan interferir con el vuelo o la seguridad. Funciones relacionadas:	EMITIR Anote esta información en el PUNTO 61. Si no explicación de MEA, se solicitará al usuario que proporcione documentación.
A.2. Neuralgia del trigémino Libre de síntomas y tratamiento completado Hace 5 años y NO requirió cirugía, bisturí de rayos gamma ni ningún otro procedimiento.	Si el MEA determinar que el Neuralgia del trigémino • Totalmente resuelto hace 5 o más años; • No requiere ninguna medicación; • Nunca fue tratado con cirugía; y • El individuo no presenta síntomas que puedan interferir con el vuelo o la seguridad. Funciones relacionadas: Si el MEA no puede determinar lo anterior, solicite una nota de progreso clínico detallada y actualizada al médico tratante. Si se toman medicamentos actualmente, el MEA debe consultar con el médico tratante. No emitir - Lista de no volar .	EMITIR Anote esta información en el PUNTO 61. Si no hay ninguna explicación de MEA, se le puede solicitar al individuo que proporcione documentación.
B. Neuralgia del trigémino sintomático, sin resolver o requiere tratamiento en los últimos 5 años.	Envíe lo siguiente para revisión de la AAC: 1. Una evaluación neurológica actual y detallada que cumpla Especificaciones para la evaluación neurológica generado a partir de una visita clínica con el neurólogo tratante no más de 90 días antes del examen MEA. 2. Debe incluir específicamente Medicamentos recetados para esta afección. Incluya las fechas de inicio y finalización, las dosis y los efectos secundarios (si los hubiera). 3. Imágenes realizadas en cualquier momento después de que	DIFERIR Envíe la información a la AAC para una posible Emisión Especial.

AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	270 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

	comenzaron los síntomas: • Resonancia magnética del cerebro • Cabeza del MRA • Cualquier otra imagen (como TC, RMN, ATC, ARM o resonancia magnética cerebral). Angiografía por catéter/angiografía por cateterismo de la cabeza) ya realizada. • Envíe el informe interpretativo en papel y las imágenes en CD en formato legible DICOM (debe haber un archivo llamado 'DICODEDIR' en el directorio raíz del CD-ROM). Verifique que el CD muestre las imágenes antes de enviarlo. Conserve una copia de todas las películas como medida de seguridad en caso de que se pierdan en el correo. Nota: Si se debe a esclerosis múltiple u otra afección, consulte esa sección.	
C. Neuralgia del trigémino Tratado con cirugía o bisturí de rayos gamma (alguna vez)	Envíe lo siguiente para revisión de la AAC: 1. Datos de evaluación de la fila B 2. Imágenes cerebrales realizadas DESPUÉS del procedimiento. 3. Registros hospitalarios. Incluya estos registros hospitalarios específicos para cualquier hospitalización, cirugía o procedimiento relacionado con esta afección. • Historial de admisión y examen físico (H&P); • Emergencia médica Hoja de ruta de servicios (EMS)/ambulancia (si corresponde); • Informe(s) de consultores hospitalarios (como neurología, cardiología, medicina interna u otros especialistas); • Resumen del alta hospitalaria. (Normalmente, las notas del portal del paciente o el resumen posterior a la visita (AVS) que se pueden imprimir desde un registro médico electrónico NO son suficientes	DIFERIR Envíe la información a la AAC para una posible Emisión Especial.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	271 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

	para los fines de la certificación médica piloto). • Informe(s) de laboratorio que incluyan todas las pruebas de drogas o alcohol realizadas; • Informe(s) operatorio(s); • Informe(s) de patología; y • Informes de radiología. Informes interpretativos de todos los estudios de diagnóstico por imágenes (TC, RMN, rayos X, ecografía u otros) realizados. • NO envíe registros hospitalarios diversos como: hojas de flujo, notas de enfermería, órdenes médicas o registros de administración de medicamentos. • Para todas las imágenes, envíe TANTO el informe interpretativo en papel como las imágenes en CD. Verifique que el CD muestre las imágenes antes de enviarlo. Conserve una copia de todas las películas como medida de seguridad en caso de que se pierdan en el correo. Nota: Si el solicitante tiene un gran volumen de registros, se recomienda que los traiga al examen para que el MEA pueda ayudarlo a determinar qué es diverso y no necesita la AAC.	



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	272 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

NEUROFIBROMATOSIS
(Enfermedad de von Recklinghausen tipo 1/NF-1 y enfermedad de Wishart tipo 2/NF-2)
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
A. Neurofibromatosis tipo 1 (NF1) Enfermedad de von Recklinghausen	Envíe lo siguiente para revisión de la AAC: 1. Una evaluación neurológica actual y detallada que cumpla Especificaciones para Evaluación neurología, generado a partir de una visita clínica con el neurólogo tratante no más de 90 días antes del examen MEA. 2. Resonancia magnética cerebral con y sin contraste realizada no más de 90 días antes del examen MEA (informes y CD)*. 3. Cualquier otra neuroimagen como resonancia magnética de columna, plexos, nervios ópticos u otras zonas, más reciente, si ya se ha realizado (informes y CD)*. Para todas las imágenes (TC/RM), envíe el informe interpretativo en papel y las imágenes en CD. Verifique que el CD muestre las imágenes antes de enviarlo. Conserve una copia de todas las películas como medida de seguridad en caso de que se pierdan en el correo. 4. Evaluación ocular por parte de un oftalmólogo certificado (NO optometrista). Presentar una nota de progreso clínico detallada y actualizada, generada a partir de una visita clínica con el oftalmólogo tratante no más de 90 días antes del examen MEA. Debe incluir un resumen detallado de las afecciones oculares; medicamentos actuales, dosis y efectos secundarios (si los hubiera); hallazgos del examen físico; resultados de cualquier prueba realizada; diagnóstico; evaluación y plan (pronóstico); y seguimiento. 5. Prueba de campo visual (estándar	 DIFERIR Envíe la información a la AAC para una posible Emisión Especial.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	273 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

	SITA HVF 24-2) realizada dentro de los 90 días anteriores con una interpretación de la prueba del campo visual realizada por el oftalmólogo tratante. 6. En la mayoría de los casos se requiere una evaluación neuropsicológica (NP). El tipo de evaluación puede variar. Es posible que el solicitante desee esperar hasta que la AAC revise otros elementos antes de obtener la prueba de NP. • Si tiene antecedentes de deterioro cognitivo, lesión cerebral o cirugía cerebral: evaluación por psicología se requiere; • Si hay antecedentes o sospecha de discapacidad de aprendizaje o TDAH: se requiere evaluación psicológica; • Si no hay antecedentes: la AAC puede aceptar una evaluación abreviada después de revisar los demás elementos de la evaluación neurológica. 7. Cualquier otra prueba que el médico tratante considere clínicamente necesaria.	
B. Neurofibromatosis tipo 2 (NF2) Enfermedad de Wishart	Envíe lo siguiente para revisión de la AAC: Envíe lo siguiente para revisión de la AAC: 1. Una evaluación neurológica actual y detallada que cumpla Especificaciones para Evaluación neurología, generado a partir de una visita clínica con el neurólogo tratante no más de 90 días antes del examen MEA. 2. Evaluación audiológica que incluya discriminación de tonos puros y del habla y audiometría del habla con interpretación realizada no más de 90 días antes del examen MEA. 3. Resonancia magnética cerebral con y sin contraste con cortes finos a través de la fosa posterior realizados	DIFERIR Envíe la información ala AAC para una posible Emisión Especial.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	274 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

	no más de 90 días antes del examen MEA (informes y CD)*. 4. Cualquier otra neuroimagen como resonancia magnética de columna, plexo, nervios ópticos u otros áreas, más recientes, si ya se realizaron (informes y CD)*. *Para todas las imágenes (TC/RM). Envíe TANTO el informe interpretativo como las imágenes reales en un CD. Verifique que el CD muestre las imágenes antes de enviarlo. Conserve una copia de todas las películas como medida de seguridad en caso de que se pierdan en el correo. 5. Evaluación ocular realizada por un oftalmólogo certificado (NO optometrista). Una nota de progreso clínico detallada y actualizada generada a partir de una visita clínica con el oftalmólogo tratante no más de 90 días antes del examen MEA. Debe incluir un resumen detallado de los antecedentes de cualquier afección ocular; medicamentos actuales, dosis y efectos secundarios (si los hubiera); hallazgos del examen físico; resultados de cualquier prueba realizada; diagnóstico; evaluación; plan (pronóstico); y seguimiento. 6. Prueba del campo visual (estándar SITA HVF 24-2) realizada dentro de los 90 días anteriores con una interpretación de la prueba del campo visual por parte del oftalmólogo tratante. 7. Se requiere evaluación neuropsicológica (NP). En la mayoría de los casos, el tipo de evaluación puede variar. Es posible que el solicitante desee esperar hasta que la AAC revise otros elementos antes de obtener la prueba de NP. • Si tiene antecedentes de deterioro cognitivo, lesión cerebral o antecedentes de cirugía cerebral: evaluación por psicología.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	275 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

	• Si hay antecedentes o sospecha de discapacidad de aprendizaje o TDAH. 8. Cualquier otra prueba que el médico tratante considere clínicamente necesaria. Nota: La cirugía cerebral, incluida la resección de tumores benignos que requieren penetración dural (excepto la resección de schwannomas vestibulares), requiere un período de 2 años. Período de recuperación.	



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	276 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

PARAPLEJÍA
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
A. Paraplejía	Envíe lo siguiente para revisión de la AAC: - Una evaluación neurológica actual y detallada de acuerdo con la AAC para evaluación neurológica, generado a partir de una visita clínica con el neurólogo tratante no más de 90 días antes del examen MEA. - Él debe abordar específicamente: - Causa de paraplejía; - Uso de medicamentos y efectos secundarios, si los hubiera; - Funciones autónomas como el control del intestino, la vejiga y la presión arterial; - Episodios ortostáticos; - Episodios de hipotensión en tierra (que podrían verse exacerbados por las fuerzas G en vuelo); y - Descripción del movimiento, fuerza y tono (capacidad para entrar y salir de un avión). Nota: La mayoría de los medicamentos anticolinérgicos no son aceptables. Si la evaluación neurológica no describe adecuadamente el movimiento, la fuerza y la capacidad funcional, el MEA debe describir cualquier limitación funcional que pueda afectar la capacidad para operar los controles de la aeronave. Si no se aborda, puede ser necesaria una evaluación de capacidad funcional (FCE) de fisioterapia, terapia ocupacional o terapia ocupacional. En la mayoría de los casos, una Prueba de Vuelo se requiere antes de la certificación médica y/o emisión especial para todas las clases.	DIFERIR Envíe la información a la AAC para una posible Emisión Especial o Prueba de Vuelo Médico y CME.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPITULO VI	
	PAGINAS	277 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

ENFERMEDAD DE PARKINSON Y PARKINSONISMO (Secundario)
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
A. Enfermedad de Parkinson o parkinsonismo secundario Diagnóstico actual o histórico	Envíe lo siguiente para revisión de la AAC: 1. Una evaluación neurológica actual y detallada que cumpla Especificaciones de la AAC para evaluación neurológica, generado a partir de una visita clínica con el neurólogo tratante no más de 90 días antes del examen MEA. 2. Debe incluir específicamente: • Escala unificada de valoración motora UPDRS-III de Parkinson; • Medicación*: Comente sobre medicamentos, efectos secundarios, y la eficacia de la medicación o del tratamiento; • Describir los hallazgos si/cuando una persona omite una dosis de medicamento; • Se debe discutir la estabilidad de la condición: fluctuaciones de la función motora y cognitiva; discinesia, en respuesta a la medicación; y cuál es el patrón de fluctuaciones a lo largo del día; y • Disfunción autonómica como fluctuación de la presión arterial u ortostasis; *Medicamentos aceptables: El único medicamento actualmente aceptable para la aeromedicine. El tratamiento es carbidopa + levodopa (en preparaciones de acción corta o prolongada). 3. Resonancia magnética cerebral (MRI) (Imágenes) realizadas dentro de los 12 meses anteriores al examen MEA. • Envíe el informe interpretativo en papel y las imágenes en CD). Verifique que el CD muestre las imágenes antes de enviarlo. Conserve una copia de todas las películas como medida de	DIFERIR Envíe la información a la AAC para una posible Emisión Especial.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	278 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

	seguridad en caso de que se pierdan en el correo. 4. Una evaluación neuropsicológica actual que cumpla con una evaluación psicológica, generado a partir de una visita clínica con el neuropsicólogo tratante no más de 90 días antes del examen MEA.	
B. El Parkinson se trata con Estimulador cerebral profundo (DBS)	Envíe lo siguiente para revisión de la AAC: 1. Todos los datos de evaluación de la fila A 2. Informe operativo 3. Resumen del estado de DBS Nota: La estimulación cerebral profunda y la terapia lesional pueden conllevar un riesgo de deterioro cognitivo y se analizan caso por caso.	DIFERIR Envíe la información a la AAC para una posible Emisión Especial.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	279 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

POLIO (Poliomielitis)
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
A. Polio Cualquier antecedente que incluya síndrome post polio SIN limitación funcional	Si el MEA puede determinar: • La condición está bajo control; • No se necesitan medicamentos, y • El individuo no tiene limitaciones funcionales que puedan afectar su capacidad para operar los controles de la aeronave o realizar tareas relacionadas con la seguridad.	EMITIR Anote esta información en el PUNTO 61.
B. Polio Cualquier antecedente, incluido el síndrome pos polio, con limitación funcional que pudiera interferir con el vuelo o con tareas relacionadas con la seguridad.	Envíe lo siguiente para revisión de la AAC: 1. Una nota de progreso clínico detallada y actualizada generada a partir de una visita clínica con el médico tratante no más de 90 días antes del examen MEA. Debe incluir un resumen detallado de la afección; medicamentos actuales, dosis y efectos secundarios (si los hubiera); hallazgos del examen físico; resultados de cualquier prueba realizada; diagnóstico; evaluación y plan (pronóstico); y seguimiento. 2. Debe incluir los componentes de una Evaluación de Capacidad Funcional (ECF). • Debe evaluar elementos como el equilibrio, la fuerza, las limitaciones del rango de movimiento y el dolor. • Debe describir cualquier déficit o limitación funcional tanto de los grupos musculares grandes como de los pequeños, así como la destreza para operar una aeronave. 3. Si no se aborda en la nota de progreso clínico, el MEA debe describir cualquier limitación funcional que pueda afectar la capacidad del piloto para operar los controles de la aeronave. Nota: Si la capacidad funcional es	DIFERIR Enviar la información a la AAC para una posible Emisión Especial.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	280 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

	limitada, una Prueba de vuelo puede ser necesario. Ver esa página.	

PSEUDOTUMOR CEREBRAL
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
Pseudotumor cerebral Hipertensión intracraneal idiopática (Nombre anterior: Hipertensión intracraneal benigna)	Envíe lo siguiente para revisión de la AAC 1. Evaluación neurológica actual y detallada que cumple Requisitos de evaluación neurológica generado a partir de una visita clínica con el neurólogo tratante no más de 90 días antes del examen MEA. 2. *Resonancia magnética del cerebro realizado no más de 90 días antes del examen MEA. 3. Una nota de progreso clínico actual y detallada generada a partir de una visita clínica con el oftalmólogo o neurooftalmólogo tratante no debe presentar más de 90 días antes del examen MEA. Debe incluir un resumen detallado de la historia de la afección; medicamentos actuales, dosis y efectos secundarios (si los hubiera); hallazgos del examen físico; resultados de cualquier prueba realizada; diagnóstico; evaluación y plan (pronóstico); y seguimiento. 4. Campos visuales (24-2 o 30-2) con interpretación narrativa por parte del oftalmólogo tratante. 5. Si se realizó cirugía, se deben indicar los resultados del seguimiento y anotar cualquier complicación. - Si se colocó una derivación como parte del tratamiento, se requiere un período de recuperación mínimo de dos (2) años. 6. Registros de cualquier hospitalización que incluyan: - Historial de admisión y examen físico;	 DIFERIR Presentar la información a la AAC para una posible Emisión Especial Anotar (elementos o hallazgos) en el PUNTO 61.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	281 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

	• Resumen del alta hospitalaria. (Normalmente, las notas del portal del paciente o el resumen posterior a la visita) (AVS) que se puede imprimir de un registro médico electrónico NO son suficientes para fines de certificación médica del piloto.); • Hoja de ruta de servicios médicos de emergencia (EMS) / ambulancia (si corresponde); • Informe(s) de consultores hospitalarios (como neurología, cardiología, medicina interna u otros especialistas); • Informe(s) de laboratorio que incluyan todas las pruebas de drogas o alcohol realizadas; • Operativo/procedimiento informe(s); que incluya punción(es) lumbar(es); y • Informe(s) de patología. 7. Informe(s) de radiología. Informe(s) interpretativo(s) de todas las imágenes diagnósticas (tomografía computarizada, resonancia magnética, angiografía por resonancia magnética, resonancia magnética vascular, radiografía, ecografía u otras) realizadas. • Para resonancia magnética u otros métodos de diagnóstico por imágenes: envíe el informe interpretativo en papel y las imágenes en un CD. Verifique que el CD muestre las imágenes antes de enviarlo. Conserve una copia de todas las películas como medida de seguridad en caso de que se pierdan en el correo.	



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	282 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

CONVULSIÓN

Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
A. Convulsión febril simple ocurriendo en 5 años o menos (convulsión febril/convulsión febril).	Si el MEA puede determinar que se cumplen todas las condiciones siguientes: - Una sola convulsión solamente; - La condición se resolvió completamente a los 5 años o menos; - NO hay recurrencia; - NO se administró medicación anticonvulsiva; Y - La condición se ha resuelto sin secuelas y SIN síntomas ni problemas actuales que puedan interferir con las tareas de vuelo. Si el MEA no puede determinar toda la información anterior, se realizará una evaluación neurológica detallada que cumpla con Especificaciones de la AAC para Evaluación neurológica Se requerirá la información generada a partir de una visita clínica con el neurólogo tratante. Si la evaluación neurológica verifica que la condición fue una convulsión febril simple:	EMITIR Anote esta información en el PUNTO 61. Todos los demás, vayan a la fila C
B. Convulsión única. Incluso provocado por una causa conocida que ha sido corregida. Puede deberse a: Desequilibrio electrolítico o metabólico grave; Uso de medicamentos; o Síncope convulsivo; Si se debe a una lesión cerebral traumática o una convulsión posterior a una conmoción cerebral, consulte esa sección.	Después de un período de recuperación de un (1) año, envíe lo siguiente para revisión de la AAC: - Una evaluación neurológica actual y detallada generado a partir de una visita clínica con el neurólogo tratante no más de 90 días antes del examen MEA. - Debe incluir específicamente la fecha de la última actividad convulsiva y las fechas en que se suspendió la medicación. *Resonancia magnética del cerebro se puede realizar en cualquier momento después de iniciada la actividad convulsiva. - Si aún no se ha realizado, es necesaria una resonancia	DIFERIR Presentar la información a la AAC para una posible Emisión Especial.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	283 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

Si se debe a abstinencia de drogas o alcohol, consulte la sección D&A.	magnética cerebral actual. Envíe AMBOS el informe interpretativo en papel y las imágenes en CD. Verifique que el CD muestre las imágenes antes de enviarlo. Conserve una copia de todas las películas como medida de seguridad en caso de que se pierdan en el correo. 4. Electroencefalograma (EEG). Se debe realizar no más de 12 meses antes del examen MEA. Debe ser un EEG con privación de sueño: despierto, dormido y con provocación (hiperventilación, luz fótica/estroboscópica). • Si aún no se ha realizado, se requiere un EEG actual. • Envíe cualquier EEG anterior disponible para comparación. • Envíe el informe interpretativo en papel y las imágenes en CD. Verifique que el CD muestre las imágenes antes de enviarlo. Conserve una copia de todas las películas como medida de seguridad en caso de que se pierdan en el correo. 5. Cuestionario sobre convulsiones de la AAC Completado por el solicitante. • Nota: En algunos casos, se requerirá un período de recuperación más largo según la causa subyacente.	
C. Evento convulsivo Único SIN PROVOCACIÓN (Sin causa conocida) O Convulsión febril compleja; Convulsiones febriles atípicas/complejas; o convulsiones febriles tratadas con medicamentos cuando se es niño (generalmente a los 5 años o menos).	Después de un período de recuperación de cuatro (4) años y los últimos dos (2) años deben ser sin medicación anticonvulsiva, envíe lo siguiente para revisión de la AAC: • Toda la información en la fila B. Tras la revisión, es posible que se requiera información adicional.	DIFERIR Presentar la información a la AAC para una posible Emisión Especial



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	284 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

Nota: Si tiene 2 o más convulsiones en la vida, por cualquier causa, acuda a la tabla de Epilepsia.		

Cuestionario de la AAC sobre convulsiones para pilotos y ATCS

El AVIADOR debe responder las siguientes preguntas y leer todo el cuestionario y completar todas las secciones según corresponda. Si las convulsiones ocurrieron cuando el AVIADOR era un niño, un padre o tutor familiarizado con los episodios debe completar este cuestionario.

Encierre en un círculo, marque o complete las respuestas según corresponda:

SECCIÓN 1 - GRANDES CONVULSIONES			
¿Alguna vez has tenido una convulsión tónico-clónica o una gran convulsión en la que perdiste el conocimiento o todo tu cuerpo se sacudió y se puso rígido?	Sí Ir a A	No Ir a la sección 2	
A. ¿Cuántos has tenido? Introduce un número:			
B. ¿Cuándo fue el primero? Ingrese la fecha aproximada, hace cuánto tiempo o tu edad en ese momento:	Fecha:	O edad que tenía al primer evento:	
C. ¿Cuándo fue el último/más reciente? Ingrese la fecha aproximada:	Fecha:		
D. ¿Alguna vez recibes una advertencia antes de tus convulsiones?	Sí	No Ir a E	No lo sé
D1. ¿Alguna vez tuviste esta advertencia y no tuviste una convulsión?	Sí	No	No lo sé
D2. ¿Cuándo fue la última advertencia? Ingrese la fecha actual O cuánto tiempo hace (en meses)	Fecha:	O meses:	
D3.¿Esta advertencia consistía en alguno de los siguientes?			
a. Sensación inusual en el estómago o el tórax.	Sí	No	No lo sé
b. ¿Olores o sabores inusuales?	Sí	No	No lo sé
c. Audiencia ¿Sonidos inusuales o dificultad auditiva?	Sí	No	No lo sé
d. ¿Ve algo inusual o tiene algún cambio en su visión?	Sí	No	No lo sé
e. ¿Comportarse de manera inusual, como chasquear los labios, tocarse la ropa o hacer cualquier otra cosa inusual sin intención?	Sí	No	No lo sé
F. Tener ¿Dificultad para hablar o comprender el habla?	Sí	No	No lo sé
E. De las convulsiones de gran mal o grandes convulsiones que tuvo mientras estaba despierto, ¿ocurrieron generalmente poco después de despertarse? (Ya sea por la mañana o después de una siesta).	Sí	No Ir a F	No lo sé



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	285 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

E1. ¿Cuántos minutos después de despertarse diría que se produjeron generalmente los ataques epilépticos graves o los ataques epilépticos graves? Marque una opción	☐ 15 min o menos ☐ 16-30 min ☐ 31-45 minutos ☐ 46-60 minutos ☐ Más de 60 min		
F. Antes de que comenzara la convulsión, ¿tenía sacudidas, temblores o movimientos corporales incontrolados o todo su cuerpo saltó repentinamente, como si alguien lo hubiera asustado por detrás?	Sí	No Ir a la sección 2	No lo sé
F1. ¿Qué lado fue afectado? Marque una opción	☐ Lado izquierdo ☐ Lado derecho ☐ Ambos lados ☐ Un lado; No estoy seguro de cuál ☐ No sé		
SECCIÓN 2 - PEQUEÑAS CONVULSIONES			
¿Alguna vez has tenido pequeños episodios (aparte de un gran mal o grandes convulsiones)?	Sí Ir a A	No Ir a la sección 3	
A. ¿Cuándo fue la última vez que tuvo uno de estos episodios? Escriba la fecha aproximada o la edad a la que ocurrió.	Fecha:	O edad:	
B. ¿Cuánto tiempo dirías que duró el hechizo? Marca una opción	☐ 15 segundos o menos ☐ 16-30 segundos ☐ 31-59 segundos ☐ 1-2 minutos ☐ Más de 2 min		
C. Durante este último episodio, ¿cuál de las siguientes opciones describemejor su percepción del entorno? Marque una opción	☐ Plenamente consciente ☐ Totalmente inconsciente ☐ Algo consciente, pero menos más consciente de lo habitual		
D. Durante este período, ¿pudo usted FUNCIONAR como lo hace normalmente?	Sí	No	No lo sé
E. Durante este hechizo, ¿pudo COMUNICARSE como lo hacenormalmente?	Sí	No	No lo sé
F. Después de que terminó el hechizo, ¿recordaste lo que sucedió durante el hechizo o te enteraste de ello por otra persona?	☐ Sí, yo recordado	☐ No, Alguien De lo contrario , habría Para decirme	
G. Durante este hechizo, ¿alguna parte de tu cuerpo se movió sin control?	Sí	No Ir a H	No lo sé



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	286 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

G1. ¿Qué partes del cuerpo estuvieron involucradas?	☐ Brazo ☐ Rostro ☐ No sé ☐ Pierna ☐ Otro		
G2 ¿Esto fue sólo en un lado?	Sí	No	No lo sé
H. Durante este hechizo, ¿alguna parte de su cuerpo se sacudió repentina e inesperadamente?	Sí	No	No lo sé
H1. ¿Qué partes del cuerpo estuvieron involucradas?	☐ Brazo ☐ Rostro ☐ Cuerpo entero ☐ Pierna ☐ Otro ☐ No lo sé		
H2. ¿Esto fue en un solo LADO?	Sí	No	No lo sé
H3. ¿De qué lado?	☐ Solo izquierda ☐ Sólo derecho ☐ Un lado pero no estoy seguro de cuál ☐ No estoy seguro		
H4. ¿Alguna vez has tenido un episodio similar con sacudidas en el lado opuesto?	Sí	No	No lo sé
H5. ¿Dirías que la sacudida se sintió como una descarga eléctrica que atravesaba tu cuerpo?	Sí	No	No lo sé
H6. ¿Este tipo de episodio le ha ocurrido habitualmente poco después de despertarse (ya sea por la mañana o después de una siesta)?	Sí	No	No lo sé
H7. ¿Este tipo de hechizo ocurre solo cuando te vas a dormir?	Sí	No	No lo sé
H8. ¿Alguna vez te ha ocurrido este tipo de hechizo como resultado de luces que brillaban en tus ojos (por ejemplo, luces estroboscópicas, videojuegos, reflejos o resplandor del sol)?	Sí	No	No lo sé
I. Durante este hechizo, ¿te comportaste de manera inusual, como chasquear los labios, tocarte la ropa o hacer cualquier otra cosa inusual sin estar de acuerdo? con intención de?	Sí	No	No lo sé
J. ¿Tus párpados revolotearon durante este hechizo?	Sí	No	No lo sé
K. ¿Tiene tendencia a ser torpe por la mañana, por ejemplo, a dejar caer cosas o derramar café u otras bebidas?	Sí	No	No lo sé



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	287 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

L. Durante sus episodios, ¿tuvo usted algún otro síntoma?	Sí (Explique en la Sección 5)	No	No lo sé
SECCIÓN 3 - OTROS			
¿Alguna vez ha tenido episodios inexplicables de alguno de los siguientes?			
A. ¿Sensaciones inusuales en el estómago o el tórax?	Sí	No	No lo sé
B. ¿Olores o sabores inusuales?	Sí	No	No lo sé
C. ¿Escucha ruidos inusuales o tiene dificultad auditiva?	Sí	No	No lo sé
D. Ver algo inusual o tener algún cambio en su visión.	Sí	No	No lo sé
E. ¿Comportarse de manera inusual, como chasquear los labios, tocarse la ropa o hacer cualquier otra cosa inusual sin intención?	Sí	No	No lo sé
F. ¿Tiene períodos de pérdida de tiempo debido a que se distrae o ensoña?	Sí	No	No lo sé
G. ¿Despertarse por la mañana con la lengua mordida o con la almohada ensangrentada?	Sí	No	No lo sé
H. ¿Se despierta por la mañana con enuresis inexplicable?	Sí	No	No lo sé
I. Otros (o comentarios)	Sí Explique en la Sección 5	No	No lo sé
SECCIÓN 4 - HISTORIAL DE MEDICAMENTOS			
A. Actualmente estoy tomando medicamentos para prevenir o controlar misconvulsiones.	Sí	No	No lo sé
		Ir a B	
A1. Actualmente estoy tomando medicamentos para prevenir o controlar misconvulsiones.	Sí	No	No lo sé
A2. Medicación actual: Si no conoce la fecha o el año calendario, ingrese su edad cuando comenzó a tomar la medicación.	Nombre del medicamento :	Dosificación	Fecha o edad
B. Tomé medicamentos en el pasado.	Sí	No	No lo sé
		Ir a la sección 5	
B1. Medicación anterior: Si no conoce la fecha o el año calendario, ingrese su edad cuando dejó de tomar la medicación.	Nombre del medicamento :	Dosificación	Fecha o edad
SECCIÓN 5 - COMENTARIOS			



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	288 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

Ingrese una explicación adicional o comentarios para CUALQUIER parte de este cuestionario:

****Si alguien que no sea el piloto/ATCS completó este cuestionario, indique el nombre y la relación con el aviador****

Nombre: **Relación:**

Firma **Fecha de finalización**

Nombre del aviador(impreso)

de Identificación



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	289 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

ATAQUE
Accidente cerebrovascular (ACV) o ataque isquémico transitorio (AIT)
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
1. Todos los tipos Alguna vez en la vida o Accidente Isquémico Transitorio	<u>Periodo de recuperación requerido:</u> - Accidente cerebrovascular cortical o AIT: recuperación en 2 años. - Accidente cerebrovascular subcortical: recuperación al cabo de un año. Nota: Si se conoce y corrige la causa específica de un AIT o un ACV subcortical (por ejemplo, estenosis carotídea de alto grado totalmente tratada o FOP con coágulo venoso agudo conocido totalmente tratado), se pueden considerar casos particulares antes de un año. Los ACV corticales suelen requerir un período de recuperación de 2 años, independientemente de la causa. Una vez cumplido el período de recuperación requerido, Envíe lo siguiente para revisión de la AAC: - Una evaluación neurológica detallada que cumpla Especificaciones de la AAC para neurología Evaluación generado a partir de una visita clínica con el neurólogo tratante no más de 90 días antes del examen MEA. - Resonancia magnética cerebral realizada dentro el año pasado Es posible que se requieran nuevas imágenes después de la revisión del médico de la AAC. - Envíe el informe interpretativo en papel y las imágenes en CD. Verifique que el CD muestre las imágenes antes de enviarlo. Conserve una copia de todas las películas como medida de seguridad en caso de que se pierdan en el correo.	DIFERIR Presentar la información a la AAC para tomar una decisión



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	290 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

	3. Registros hospitalarios del evento: • Historial de admisión y examen físico; • Resumen del alta hospitalaria. (Normalmente, las notas del portal del paciente o el resumen posterior a la visita (AVS) impreso desde un registro médico electrónico NO es suficiente para fines de certificación médica de piloto.); • Emergencia médica, • Hoja de ruta de servicios (EMS)/ambulancia, si corresponde; • Informe(s) del consultor hospitalario (por ejemplo, neurología, cardiología, medicina interna u otros especialistas); • Informe(s) de laboratorio; • Informe(s) operatorio(s)/de procedimiento, si corresponde; • *Informe(s) radiológico(s). Informe(s) interpretativo(s) de todos los estudios de diagnóstico por imágenes (tomografía computarizada, resonancia magnética, rayos X, ecografía u otros) realizados. • NO envíe registros hospitalarios diversos, como hojas de flujo, notas de enfermería, órdenes médicas y registros de administración de medicamentos. 4. Monitor cardíaco • AIT: resultados de un monitor de eventos cardíacos actual de 30 días, como un parche Zio o un registrador de bucle implantado (ILR). • Si se colocó un monitor cardíaco implantado, O si se utilizó un dispositivo criptogénico accidente cerebrovascular, presentar un mínimo de seis (6) meses de	



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	291 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

	informes del dispositivo. • Si actualmente está implantado ILR, envíe datos desde la implantación hasta la interrogación más reciente. 5. Cualquier otra prueba que se detalla a continuación, si ya se realizó. No se deben realizar nuevas pruebas para fines aeromédicos hasta que lo soliciten los médicos de la AAC. (Vea la nota en la página siguiente sobre pruebas adicionales). • *Imágenes. Copias de todas las imágenes previas, como tomografías computarizadas, resonancias magnéticas, angiografías por resonancia magnética u otras pruebas radiológicas; • Ecografía carotídea, como en la endarterectomía carotídea posterior a un procedimiento. La ecografía carotídea NO es aceptable en lugar de una angiografía por resonancia magnética o una angiografía por tomografía computarizada; • Ecocardiograma transtorácico (ETT); • Evaluación cardiovascular (CVE). (Esta se puede encontrar en los registros del hospital, ya que muchos se completan durante la estadía en el hospital). • Prueba de estrés; y • Monitores Holter realizados desde el evento.	

PRUEBAS ADICIONALES: Debido a la etiología compleja de los accidentes cerebrovasculares, una vez que la AAC haya revisado la información inicial (fila A), es posible que se requieran los siguientes elementos según el caso. No se deben realizar pruebas adicionales hasta que lo soliciten los médicos de la AAC.

1. Evaluación neuropsicológica que cumple con la evaluación psicológica, a partir de una visita clínica con el neuropsicólogo tratante. En algunos casos, como un derrame cerebral muy pequeño en un área no elocuente, esto puede reducirse o eliminarse después de la revisión de la AAC.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	292 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

2. Un panel completo de hipercoagulopatía que incluye los siguientes resultados de pruebas:

- Mutación del factor V Leiden
- PT y INR
- PTT
- Antitrombina III
- Antígeno libre de proteína S

- Nivel de proteína C activada
- Mutación del gen G20210A de la protrombina (factor II)
- Nivel de homocisteína

- Anticuerpos antifosfolípidos:
- Anticoagulante lúpico
- Anticuerpos anticardiolipina
- Anticuerpos contra la glucoproteína beta- 2



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	293 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

AMNESIA GLOBAL TRANSITORIA (TGA)
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
A. TGA Episodio único hace 5 años o más	Envíe lo siguiente para revisión de la AAC: - Una evaluación neurológica actual y detallada, de acuerdo con las Especificaciones para la evaluación neurológica, que se genera a partir de una visita clínica con el neurólogo tratante no más de 90 días antes del examen MEA. Debe incluir específicamente si HAY o NO HAY alguna preocupación de convulsión. Resonancia magnética del cerebro* (Preferiblemente con contraste, si es clínicamente apropiado). Imágenes por resonancia magnética (IRM) del cerebro realizadas no más de 90 días antes del examen MEA. Envíe el informe interpretativo en papel y las imágenes en CD Verifique que el CD muestre las imágenes antes de enviarlo. Conserve una copia de todas las películas como medida de seguridad en caso de que se pierdan en el correo. Angiografía por resonancia magnética (ARM) o angiografía por tomografía computarizada (ATC) de la cabeza y el cuello*. - El Doppler carotídeo puede ser aceptable según cada caso particular. En general, no es la opción preferida porque no evalúa la circulación intracraneal. (El piloto puede necesitar igualmente una angiografía por resonancia magnética). EEG*Estado de privación de sueño y estado de vigilia con procedimientos de activación (con provocación). Ecocardiograma (Eco), si ya se realizó. - ECG prolongado, como un Holter o un registrador de bucle (o lectura de	Envíe la información a la AAC para una posible Emisión Especial.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPITULO VI	
	PAGINAS	294 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

	telemetría del hospital), si ya se realizó. 8. Archivos de cualquier hospitalización por esta condición que incluya: • Historial de admisión y examen físico; • Resumen del alta hospitalaria (normalmente, las notas del portal del paciente o el resumen posterior a la visita [AVS] que se pueden imprimir desde el registro médico electrónico NO son suficientes para los fines de la certificación médica piloto). • Informe(s) del consultor del hospital (como neurología, cardiología, internado) medicina u otros especialistas); • Informe(s) operatorio(s); • Informe(s) de patología; • Informes de radiología. Los informes interpretativos de todos los estudios de diagnóstico por imágenes (tomografía computarizada, resonancia magnética, rayos X, ecografía u otros) realizados; • Informe(s) de laboratorio que incluyan todas las pruebas de drogas o alcohol realizadas; • Hoja de ruta de servicios médicos de emergencia (EMS)/ambulancia; • NO envíe registros hospitalarios diversos, como hojas de flujo, notas de enfermería, órdenes médicas o registros de administración de medicamentos. 9. Notas de progreso de todas las visitas de seguimiento clínico relacionadas con esta condición; 10. Otras pruebas ya realizadas o según indicación clínica. Nota: Si se realizó una resonancia magnética cerebral (MRI DWI) en el	



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	295 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

	período agudo posterior al episodio, se deben presentar (tanto los informes como las imágenes). *Presentar los informes y las imágenes reales en formato en CD.	
B. TGA Episodio único de hace menos de 5 años O Si hay 2 o más episodios en la vida, esto se debe indicar.	Después de un período de recuperación de 6 meses, obtenga las siguientes evaluaciones y envíelas para revisión de la AAC: Todos los elementos de datos de evaluación en la fila A Nota: *Para todas las imágenes, envíe los informes interpretativos Y las imágenes reales en. Se requieren estudios de resonancia magnética, angiografía por resonancia magnética/angiografía por tomografía computarizada o electroencefalograma (EEG). Si no se realizan durante el tratamiento o el seguimiento inicial de la afección, se deben realizar nuevas pruebas. Si se realizó una resonancia magnética cerebral durante el período agudo posterior al episodio, se debe presentar (tanto los informes como las imágenes). Si la resonancia magnética muestra hallazgos clásicos de TGA, se puede reducir el período de recuperación de 6 meses. Esto solo elimina el período de recuperación. Los elementos de evaluación aún son necesarios.	DIFERIR Envíe la información a la AAC para una posible Emisión Especial.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	296 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

TEMBLOR
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
A. Temblor fisiológico - No requiere medicación - No progresa - Sin limitaciones funcionales. Nota: No se trata de una enfermedad, sino de un hallazgo fisiológico normal en la situación.	Si el MEA puede determinar que el piloto no tiene síntomas que puedan interferir con las tareas de vuelo:	EMITIR Anote esta información en el PUNTO 61
B. Temblor esencial. Se trata con una medicación aceptable. Nota: El término anterior era “temblor esencial benigno”	Sigue el CAPE – Hoja de trabajo sobre temblor esencial . Esto requiere una Nota de progreso del médico tratante. La medicación aceptable para CAPE es NINGUNA o un betabloqueante. (Todos los demás van a la fila C). Si el piloto cumple con todos los criterios de la hoja de trabajo de CAPE y está calificado de otra manera:	 Sin límite de tiempo Anote la declaración CAPE correcta en el PUNTO 61 y remita la información de respaldo requerido fichado.
C. Todos los demás El diagnóstico es sospechoso o incierto; El individuo depende de la medicación para ser funcional o requiere un cambio de medicación; Se utilizan dispositivos de ayuda (como guantes con peso, utensilios); La condición no está controlada clínicamente o es incapacitante (limita cualquier función cotidiana, como sostener una taza, escribir a mano, accionar interruptores, etc.); y/o dependiente de la medicación; Nota: La mayoría de los medicamentos para tratar el	Envíe lo siguiente a la AAC para su revisión: Y Una evaluación neurológica actual y detallada que cumpla Especificaciones de la AAC para evaluación neurológica generado a partir de una visita clínica con el neurólogo tratante no más de 90 días antes del examen MEA. Y Resonancia magnética y/o tomografía computarizada del cerebro (la prueba más reciente). Envíe el informe interpretativo en papel y las imágenes en CD. Verifique que el CD muestre las imágenes antes de enviarlo. Conserve una copia de todas las películas como medida de seguridad en caso de que se pierdan en el correo.	DIFERIR Presentar registros a la AAC para tomar una decisión Anotar elementos o hallazgos en el PUNTO 61.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	297 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

temblor no son aceptables. (p. ej., gabapentina, misolina [primadona]).	¶ Electroencefalograma (EEG) realizado no más de 12 meses antes del examen MEA. Debe ser EEG con privación de sueño: despierto, dormido y con provocación (hiperventilación, luz fótica/estroboscópica). • Incluya cualquier EEG anterior disponible para comparación. • Envíe TANTO el informe interpretativo final como los trazados reales (TODAS las páginas) de cualquier EEG en CD. ¶ Otras pruebas ya realizadas por el médico tratante para esta condición.	



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPITULO VI	
	PAGINAS	298 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

CAPE – Hoja de trabajo sobre temblor esencial

El MEA debe revisar una nota de progreso clínico detallada y actualizada generada a partir de una visita clínica con el médico tratante no más de 90 días antes del examen de MEA Y cualquier documento de respaldo para determinar la elegibilidad del solicitante para la certificación. Si el solicitante cumple con TODOS los criterios de certificación aceptables que se enumeran a continuación, el MEA puede emitir la certificación. Los solicitantes de primera o segunda clase deben proporcionar esta información anualmente; los solicitantes de tercera clase deben proporcionar la información con cada examen requerido.

MEA DEBE REVISAR	ACEPTABLE CRITERIOS DE CERTIFICACIÓN
Una nota de progreso clínico actual y detallada del médico tratante o neurólogo verifica que el diagnóstico es temblor esencial y que la afección es estable (no hay progresión de la enfermedad y no se recomiendan cambios en el tratamiento).	☐ Sí
¿Alguna evidencia de un temblor incapacitante que limite el funcionamiento diario? (por ejemplo, sostener una taza, escribir a mano, accionar interruptores en un avión u otros).	☐ No
¿El solicitante confía en que la medicación sea funcional? (¿El solicitante tiene un temblor incapacitante cuando no toma el medicamento o si el efecto del mismo desaparece?) Nota: El betabloqueante es el ÚNICO medicamento elegible para CAPE para esta afección.	☐ No
Tratamiento para la afección Nota: Otros medicamentos o tratamientos (guantes con peso, utensilios especializados y estimulador cerebral profundo) NO califican para CAPE. Consulte la Tabla de disposición de temblores para obtener información sobre posibles emisiones especiales. La gabapentina, la primidona (Mysoline) y otros medicamentos que pueden tener efectos sedantes no son aceptables para fines aeromédicos. NO se deben tomar en combinación con CAPE.	☐ Ningu noO ☐ Betabloqueante (por ejemplo, propanolol, metoprolol, Lopressor)

MEA DEBE ANOTAR en el PUNTO 61 uno de los siguientes:

- ☐ Temblor esencial calificado por CAPE. (Enviar documentos a la AAC).
- ☐ Tiene Certificado Médico de Excepción.
- ☐ No estoy calificado por CAPE como temblor esencial. Diferir la solicitud. (Presentar documentos de respaldo).



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	299 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

SÍNDROME DE TOURETTE O TRASTORNO DE TIC
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
A. Trastorno de tics (tic motor o vocal crónico) Presente 5 o más años No empeora	Si el MEA puede determinar: - La condición está bajo control, - No requiere medicación ni tratamiento y - El individuo NO presenta síntomas que puedan interferir con las tareas de vuelo o la comunicación: Nota: Trastorno de tics de inicio en la edad adulta, vaya a la fila B.	EMITIR Anote esta información en el PUNTO 61
B. Trastorno de tics (Tic motor o vocal crónico) Presente menos de 5 años Causa desconocida O Empeoramiento O Tic de inicio en la edad adulta	Envíe lo siguiente para revisión de la AAC: - Una evaluación neurológica actual y detallada que cumpla Especificaciones de la AAC para Evaluación neurológica generado a partir de una visita clínica con el neurólogo tratante no más de 90 días antes del examen MEA. - Debido a la fuerte asociación entre el trastorno de tics y el TDAH, se ha llevado a cabo una evaluación neuropsicológica y cognitiva actual. PUEDE ser necesario después de la revisión de la evaluación neurológica inicial.	DIFERIR Presentar la información a la AAC para una posible Emisión Especial Anotar (elementos o hallazgos) en el PUNTO 61.
C. Síndrome de Tourette	Envíe lo siguiente para revisión de la AAC: - Un estudio neurológico actual y detallado Evaluación que cumple Especificaciones de la AAC para Evaluación neurológica generado a partir de una visita clínica con el neurólogo tratante no más de 90 días antes del examen MEA. - Una evaluación neuropsicológica (NP) que cumple con la AAC Especificaciones para Evaluaciones neuropsicológicas para el TDAH de	DIFERIR Presentar registros a la AAC para tomar una decisión Anotar elementos o hallazgos en el PUNTO 61.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	300 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

	una visita clínica con el neuropsicólogo tratante no más de 90 días antes del examen MEA. Nota: El síndrome de Tourette y los tics suelen estar asociados al trastorno por déficit de atención e hiperactividad (TDAH). Se requieren evaluaciones y pruebas neuropsicológicas.	

PÉRDIDA INEXPLICADA DE CONCIENCIA (ULOC)

(Perturbación inexplicable de la conciencia o pérdida transitoria de la conciencia sin explicación médica satisfactoria)
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
A. ULOC Pérdida inexplicable de conciencia Actual o Pasado	Después de un período de recuperación de 2 años sin síntomas, obtenga y envíe lo siguiente para la AAC revisar: - Una evaluación neurológica actual y detallada que cumpla Especificaciones para la evaluación neurológica generado a partir de una visita clínica con el neurólogo tratante no más de 90 días antes del examen MEA. - La evaluación neurológica debe incluir específicamente: - Una descripción del evento(s) y un resumen de todas las pruebas o evaluaciones realizadas para identificar la causa; - Si ha habido alguna recurrencia y el tiempo que ha transcurrido sin síntomas; y - Si no se identificó ninguna causa, se deberá indicarlo. - Copias de cualquier prueba ya realizada, como análisis de laboratorio, imágenes, EEG u otras pruebas. - Registros hospitalarios o clínicos de este episodio y seguimiento. Pueden incluir la historia clínica y el examen físico, notas operatorias y resumen del alta hospitalaria (si corresponde).	DIFERIR Envíe la información a la AAC para una posible Emisión Especial.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	301 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

	Si no se encuentra una explicación neurológica es posible que se requieran evaluaciones adicionales según el caso, tales como: • Evaluación cardiovascular por un cardiólogo. • Prueba de esfuerzo con ejercicio. • Monitor Holter; y/o • TTE transtorácico ecocardiograma (ETT) • Si ya se han realizado los elementos anteriores, deben enviarse a la AAC. Si aún no se han realizado, el solicitante puede querer • Esperar hasta que la AAC revise su caso antes de someterse a pruebas adicionales. Nota: Tras revisar los elementos anteriores, es posible que se requiera información o pruebas adicionales. Si se identifica una causa, consulte esa sección	
B. Alteración de la conciencia sin explicación médica satisfactoria de la causa. O Pérdida transitoria del control de las funciones del sistema nervioso sin explicación médica satisfactoria de la causa.	Ver fila A.	DIFERIR Envíe la información a la AAC para una posible Emisión Especial.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	302 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

OTRAS ENFERMEDADES NEUROLÓGICAS
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
Neuritis óptica	Presentar todos los registros médicos pertinentes, informe neurológico actual, queincluya comentarios sobre la afectación y el déficit persistente, período de estabilidad sin síntomas, nombre y dosis del medicamento(s) y los efectos secundarios,si los hubiera.	Requiere decisión de la AAC
Dolor facial atípico	Presentar todos los registros médicos pertinentes, informe neurológico actual, que incluya el nombre y la dosis del(los) medicamento(s) y los efectos secundarios, silos hubiera.	Requiere decisión de la AAC
Relacionado con el sistema inmunológico enfermedad desmielinizante	Presentar todos los registros médicos pertinentes, informe neurológico actual, para comentar sobre la afectación y el déficit persistente, período de estabilidad sin síntomas, nombre y dosis del medicamento(s)y efectos secundarios, si los hubiera.	Requiere decisión de la AAC
Neurosífilis	Evaluación neurológica completa con estudiosde laboratorio y de imágenes apropiados.	Requiere decisión de la AAC
Hipotensión ortostática	Presentar todos los registros médicos pertinentes, informe neurológico actual, nombre y dosis del(los) medicamento(s) y efectos secundarios, si los hubiera.	Requiere decisión de la AAC
Enfermedad viral lenta (por ejemplo, enfermedadde Creutzfeldt-Jacobs) Enfermedad de Wilson	Obtener registros médicos y estado neurológico actual, completar la evaluación neurológica con estudios de laboratorio y de imágenes apropiados, según esté indicado. Se puede considerar una prueba neuropsicológica.	Requiere decisión de la AAC



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	303 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

PUNTO 47. PSIQUIATRÍA

MARQUE CADA PUNTO EN LA COLUMNA CORRESPONDIENTE	Normal	Anormal
47. Psiquiatría (Apariencia, comportamiento, estado de ánimo, comunicación y memoria)		

I. Técnicas de examen

La AAC no espera que el MEA realice un examen psiquiátrico formal. Sin embargo, el MEA debe formarse una impresión general de la estabilidad emocional y el estado mental del solicitante. Es necesario que la relación entre el MEA y el solicitante sea discreta, en consonancia con la misión de seguridad de la aviación de la AAC y las preocupaciones de todos los solicitantes con respecto a la divulgación a una agencia pública de información confidencial que puede no ser pertinente para la seguridad de la aviación. Los MEA deben ser sensibles a esta necesidad y, al mismo tiempo, recopilar lo necesario para una decisión de certificación. Cuando surge una pregunta, a consultar primero esta Guía para Examinadores Médicos de Aviación y otros documentos informativos de la AAC. Si la pregunta sigue sin resolverse, los MEA deben buscar el asesoramiento de un médico evaluador.

La revisión del historial del solicitante, tal como se proporciona en el formulario de solicitud, puede alertar al MEA para que recopile más información fáctica importante. La información sobre el solicitante se puede encontrar en los elementos relacionados con la edad, el tiempo de pilotaje y la clase de certificado para el que se postuló. La información sobre la ocupación actual y el empleador también puede ser útil. Si se utilizan o se han utilizado drogas psicotrópicas, es apropiado hacer preguntas de seguimiento. Las negaciones médicas anteriores o los accidentes de aviación pueden estar relacionados con problemas psiquiátricos.

Se puede obtener información valiosa de la conversación informal que se produce durante el examen físico. Parte de esta conversación revelará información sobre la familia, el trabajo y los intereses especiales. Incluso pueden revelarse algunos problemas personales en este momento. Las preguntas del MEA no deben ser forzadas ni seguir un patrón regular; en cambio, deben ser una extensión natural de la curiosidad del MEA sobre la persona que se está examinando. La información sobre la motivación para la certificación médica y el interés en volar puede ser reveladora. No es necesario un examen formal del estado mental. Por ejemplo, no es necesario preguntar sobre la hora, el lugar o la persona para descubrir si el solicitante está orientado. La información sobre el flujo de asociaciones, el estado de ánimo y la memoria generalmente está disponible a partir de las interacciones habituales durante el examen. La indicación de problemas cognitivos puede hacerse evidente durante el examen. Tales problemas con la concentración, la atención o la confusión durante el examen o las respuestas más lentas y vagas deben anotarse y pueden ser motivo de aplazamiento.

El MEA debe hacer observaciones sobre los siguientes elementos específicos y debe anotar en el formulario cualquier desviación importante o notable de lo normal:

- 1. Apariencia (anormal si está sucia, desaliñada, con olor o descuidada);
- 2. Comportamiento (anormal si no coopera, extraño o inexplicable);
- 3. Estado de ánimo (anormal si está excesivamente enojado, triste, eufórico o lábil);
- 4. Comunicación (anormal si es incomprensible, no responde preguntas directamente);



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	304 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

5. Memoria (anormal si no se pueden recordar acontecimientos recientes); y
6. Cognición (anormal si no es capaz de realizar pensamientos abstractos o si tiene delirantes o alucinaciones).

Las observaciones significativas durante esta parte del examen médico deben registrarse en el PUNTO 61. El MEA, al identificar cualquier problema significativo, debe DIFERIR la emisión del certificado médico e informar los hallazgos a la AAC. Esto se puede lograr comunicándose con un médico evaluador.

II. Disposición médica aeroespacial

Las condiciones relacionadas con las drogas y el alcohol se encuentran en Sustancias de dependencia/abuso.

- A. Consideraciones generales. Es necesario señalar que las consideraciones de seguridad, que en el ámbito "mental" están relacionadas con un compromiso del juicio y el control emocional o con una capacidad mental disminuida con pérdida del control de la conducta, no son las mismas que las preocupaciones por la salud emocional en la vida cotidiana. Algunos problemas pueden tener sólo un impacto leve en las capacidades generales de un individuo y la calidad de vida, pero pueden tener un gran impacto en la seguridad. Por el contrario, muchos problemas emocionales que son de interés terapéutico y clínico no tienen ningún impacto en la seguridad.
- B. Denegaciones. La AAC ha concluido que ciertas afecciones psiquiátricas son tales que su presencia o antecedentes de su presencia son suficientes para sugerir una amenaza potencial significativa para la seguridad de la aviación. Por lo tanto, es responsabilidad del MEA estar al tanto de cualquier indicio de estas afecciones en la actualidad o en el pasado, y denegar o diferir la emisión del certificado médico a un solicitante que tenga antecedentes de estas afecciones. Un solicitante que tenga un diagnóstico actual o antecedentes de estas afecciones puede solicitar a la AAC que otorgue una Autorización según la sección de Certificado Médico de Excepción.

Todos los solicitantes con cualquiera de las siguientes condiciones deben ser rechazados o aplazados: Déficit de atención/hiperactividad, trastorno bipolar, trastorno de la personalidad, psicosis, abuso de sustancias, dependencia de sustancias, intento de suicidio.

En algunos casos, las siguientes condiciones también pueden justificar la denegación o el aplazamiento: Trastorno de adaptación; duelo; distimia; o depresión menor; uso de medicamentos psicotrópicos para dejar de fumar

NOTA: El uso de un fármaco psicotrópico es motivo de descalificación para la certificación aeromédica, Esto incluye todos los sedantes, tranquilizantes, fármacos antipsicóticos, antidepresivos (incluidos los ISRS; consulte las excepciones a continuación), analépticos, ansiolíticos y alucinógenos. El MEA debe DIFERIR la emisión y enviar los registros médicos al UMAFH.

Uso de medicamentos antidepresivos. La AAC ha determinado que los solicitantes que soliciten certificados médicos de primera, segunda o tercera clase mientras estén siendo tratados con uno de varios medicamentos antidepresivos específicos pueden ser considerados no aptos. La decisión de autorización se toma caso por caso. El MEA debe diferir la solicitud o consultar con el medico evaluador.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	305 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	306 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

AYUDA PARA LA CERTIFICACIÓN DE LA AAC – Certificación
USO DE MEDICAMENTOS ANTIDEPRESIVOS

1. El solicitante tiene uno de los siguientes diagnósticos:
- Trastorno depresivo mayor (leve a moderado), ya sea episodio único o episodio recurrente.
 - Trastorno distímico.
 - Trastorno de adaptación con estado de ánimo deprimido; o
 - Cualquier condición no relacionada con la depresión para la cual se utilice el ISRS
2. **Durante un mínimo de 6 meses continuos anteriores, el solicitante ha estado clínicamente estable y ha recibido una dosis estable de medicamento sin efectos secundarios aeromédicamente significativos y/o un aumento de los síntomas.** Si el solicitante ha estado tomando el medicamento durante menos de 6 meses, el MEA debe informar que se requieren 6 meses de uso continuo antes de considerar un certificado médico de excepción.
3. El medicamento utilizado es uno de los condicionalmente aceptables. Medicamentos antidepresivos. (uso único; no combinado).

Si el solicitante está tomando un medicamento que no está incluido en Medicamentos antidepresivos, el examinador debe informar que el medicamento no es aceptable para CME.

4. El solicitante NO tiene síntomas ni antecedentes de:
- Psicosis
 - Ideación suicida
 - Terapia electroconvulsiva
 - Tratamiento con múltiples ISRS simultáneamente
 - Uso de protocolo de múltiples fármacos (uso previo de otros fármacos psiquiátricos junto con ISRS).



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	307 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

TRASTORNO POR DÉFICIT DE ATENCIÓN E HIPERACTIVIDAD (TDAH)* Y/O USO DE MEDICAMENTOS PARA EL TDAH

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
A. NO ha recibido tratamiento ni ha utilizado medicamentos para el TDAH (por ningún motivo) en los últimos cuatro (4) años Y NO ha tenido síntomas en los últimos cuatro (4) años Y NO inestabilidad en el funcionamiento académico, ocupacional o social dentro de los últimos cuatro (4) años Y NO hay otras condiciones psiquiátricas ni diagnósticos (actuales o históricos)	La persona deberá consultar a un psicólogo o neuropsicólogo para que revise y evalúe sus antecedentes*. Esta sección puede realizarse en persona o virtualmente (de conformidad con las normas nacionales). *Nota: La revisión y evaluación de registros se puede realizar de forma virtual; sin embargo, el componente de evaluación debe ser cara a cara en pantalla, no solo en audio. El MEA debe revisar el Resumen de TDAH de la AAC completado por un psicólogo o neuropsicólogo que tenga capacitación y experiencia en la evaluación del TDAH. Si se proporciona el Resumen de TDAH de la AAC, todos los elementos están en la categoría “NO” y el MEA NO tiene inquietudes con respecto a esta persona: Nota: Si no se proporciona el Resumen de TDAH de la AAC, hay alguna respuesta “SÍ”, alguna inquietud sobre MEA o no se puede verificar el historial, vaya a la Fila B.	EMITIR Resuma esta historia, anote el PUNTO 61 “Cumple con el TDAH Vía rápida “Requisitos.” Envíe TODO lo siguiente a la AAC: 1. Resumen de TDAH de la AAC completado y firmado; 2. Informe de la visita clínica real (no notas del portal del paciente) del psicólogo o neuropsicólogo; y 3. Copias de TODOS los documentos de respaldo revisados.
B. Síntomas, tratamiento o uso de medicamentos para el TDAH (por cualquier motivo) o inestabilidad en los últimos cuatro (4) años O Historial de cualquier condición o diagnóstico psiquiátrico (actual o histórico) O MEA y/o el neuropsicólogo tiene alguna inquietud	Esta fila requiere una evaluación y pruebas neuropsicológicas para identificar la presencia de TDAH aeromédicamente significativo. La evaluación y las pruebas deben ser realizadas en persona por un neuropsicólogo; Se requiere una prueba de TDAH después de la revisión de registros; y El neuropsicólogo debe consultar la información general de la evaluación del TDAH de la AAC	DIFERIR Envíe la información a la AAC. Anotar (elementos o hallazgos) en el PUNTO 61.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	308 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

	Medicamento: Si la persona dejó de tomar medicamentos para el TDAH, deberá dejar de tomarlos durante 90 días antes de la prueba y la evaluación.	
C. Actualmente tomando medicación para el TDAH (por cualquier motivo), incluido el uso según las necesidades O Medicación suspendida en los últimos 90 días O Síntomas actuales	Tomar medicamentos para el TDAH o presentar síntomas de TDAH es incompatible con la seguridad de la aviación. Envíe lo siguiente para revisión de la AAC: La nota de progreso clínico detallada más reciente del médico prescriptor que identifica el diagnóstico y el plan de tratamiento. Si el médico tratante determina que se puede suspender la medicación de forma segura, la persona debe dejar de tomarla durante un mínimo de 90 días antes de obtener la Evaluación de TDAH de la AAC (consulte la fila B).	 DIFERIR Envíe la información a la AAC.

*El término TDAH ha sustituido al antiguo término TDA (trastorno por déficit de atención). Los requisitos anteriores también se aplican a los antecedentes o al uso de medicamentos para tratar el TDA.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	309 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

ANSIEDAD, DEPRESIÓN Y CONDICIONES RELACIONADAS

HERRAMIENTA DE DECISIÓN PARA LOS MEA

Instrucciones MEA: Aborde cada uno de los siguientes puntos en su examen en el consultorio y la revisión de antecedentes. Solo la ansiedad, la depresión y otras afecciones relacionadas sin complicaciones calificarán para esta vía.

1. ¿Tiene la persona algún diagnóstico o síntoma adicional de salud mental, como trastorno bipolar, psicosis, trastorno del desarrollo neurológico (¿por ejemplo, autismo, TDAH que no cumple con los requisitos?, trastorno de la personalidad, trastorno somatoforme, trastornos del control de impulsos, abuso o trastorno por uso indebido de sustancias, trastorno alimentario o cualquier diagnóstico NO incluido como aceptable?.
2. ¿Tiene antecedentes de ideación suicida (u homicida), intento(s) o comportamiento de autolesión (como cortarse) alguna vez en su vida?
3. ¿Tiene antecedentes de una evaluación involuntaria de salud mental o uso de sustancias (incluido el transporte involuntario) y/o tratamiento ordenado por un tribunal?
4. ¿Tiene antecedentes de alguna de las siguientes modalidades de tratamiento: electroconvulsivo (ECT), estimulación magnética transcraneal (TMS), ketamina o terapia psicodélica?
5. ¿Tiene antecedentes de hospitalización por salud mental (psiquiátrica o por uso de sustancias)?
6. ¿Ha experimentado el individuo más de un episodio? (Esto incluye episodios recurrentes espaciados a lo largo de un período prolongado de tiempo).
7. Esta condición tiene secuelas no resueltas o síntomas continuos lo suficientemente graves como para interferir con las tareas relacionadas con la seguridad.
8. Medicamentos para la salud mental: Se han usado varios medicamentos al mismo tiempo O se ha continuado usando algún medicamento durante los últimos dos años.”
9. ¿Tiene el especialista en salud mental autorizado, el médico tratante o el MEA alguna inquietud?

Si TODOS los elementos caen en la COLUMNA “NO”, el MEA puede emitir notas en el PUNTO 61 que muestren que el MEA discutió el historial de ansiedad, depresión y condiciones relacionadas sin complicaciones, no encontró resultados positivos en las preguntas de detección y no tenía inquietudes.

NO	SI*
NO	SI*
NO	SI*
NO	SI*
NO	SI*
NO	SI*
NO	SI*
NO	SI*
NO	SI*
NO	SI*

*Si ALGUNO DE LOS ELEMENTOS ESTÁ EN LA COLUMNA SOMBREADA/SÍ, EL MEA DEBE DIFERIRLO. El informe del MEA debe indicar qué aspecto provocó el aplazamiento y explicar las respuestas SÍ.

NOTAS:

AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	310 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

- Si el MEA no está seguro de alguno de los criterios anteriores, aplace y anótelos en el PUNTO 61.
- **Esta herramienta de decisión es para uso del MEA; puede enviarse a la AAC para su conservación en el archivo.**



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	311 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

DEPRESIÓN SITUACIONAL
Trastorno adaptativo con estado de ánimo depresivo o depresión MENOR
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
A. Episodio único completamente resuelto PRECAUCIÓN: Depresión(es) que requieren tratamiento durante más de 6 meses O NO resuelto en 6 meses DESPUÉS de la resolución de el evento/factor estresante NO SON trastornos de adaptación. Si bien pueden tener un componente situacional, es probable que se trate de un trastorno depresivo mayor (TDM) u otro diagnóstico depresivo importante.	El MEA debe recopilar información sobre el diagnóstico, la gravedad, el tratamiento, los síntomas. Si el evento fue hace 5 años o más y el tratamiento no fue mayor a 6 meses desde la resolución del factor estresante y no hay antecedentes de autolesión, hospitalización psiquiátrica o síntomas persistentes, la AAC aceptará el historial de MEA y las notas en el PUNTO 61. Si el episodio único ocurrió MENOS de 5 años atrás, el MEA debe revisar una Nota de Progreso Clínico actual y detallada y los registros clínicos reales del proveedor tratante para verificar el diagnóstico.	EMITIR Resuma esta historia clínica, incluidas las fechas de los síntomas y su resolución. Anote en el PUNTO 61 “se analizó la historia de depresión situacional, no hubo resultados positivos en las preguntas de detección y no hubo preocupaciones”. Si la respuesta es “NO”, hay alguna inquietud sobre MEA o no se puede verificar el historial, vaya a la Fila B.
B. Todos los demás Ningún evento desencadenante/factor estresante específico El tratamiento o los síntomas duraron más de 6 meses desde la resolución del factor estresante. Síntomas continuos/persistentes 2 o más episodios en la vida Cualquier condición psiquiátrica adicional, síntomas o historial (por ejemplo, tratamiento	Si ya no toma medicación, la persona debe enviar lo siguiente para que la AAC lo revise: 1. Nota de evolución clínica detallada y actualizada (historial clínico real) de un psiquiatra certificado. Debe incluir un resumen de la historia clínica; medicamentos actuales, dosis y efectos secundarios (si los hubiera); hallazgos de exámenes clínicos; resultados de cualquier prueba realizado; diagnóstico; evaluación; plan (pronóstico) y seguimiento. Nota: Evaluación psiquiátrica completa. El MEA también debe analizar cualquier antecedente de los criterios de descarte enumerados (incluso si no se trata	DIFERIR Envíe la información a la AAC para una posible Emisión Especial. La emisión de seguimiento se realizará según la carta de autorización de los pilotos.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPITULO VI	
	PAGINAS	312 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

psiquiátrico intensivo, intento(s) de suicidio, eventos legales significativos, violencia). En la actualidad se utilizan medicamentos para esta afección, incluso si son “según sea necesario” (prn). Cualquiera Preocupación del MEA.	de un ISRS). 2. La Nota de Progreso Clínico debe incluir específicamente, si corresponde: • Descripción del evento desencadenante/factor estresante; • ¿Cuánto tiempo después del evento desencadenante/factor estresante comenzó la condición? • Caracterizar/especificar la naturaleza de los impedimentos, como la carga de síntomas clínicos, enumerar todos los síntomas conductuales y describir las áreas sociales u otras áreas del impedimento; • Describir el tratamiento (medicación y/o psicoterapia) con fechas de inicio y finalización; • Fecha de resolución completa de los síntomas o condición; • Riesgo de recurrencia; y • Copias de todos los registros de tratamiento, como sala de emergencias, atención de urgencia, hospital y notas del médico de atención primaria o psiquiatra que describen los eventos/factores estresantes, el diagnóstico y el tratamiento.	



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	313 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

CONDICIONES PSIQUIÁTRICAS
Todas las clases

La Tabla de disposición de afecciones psiquiátricas enumera otras afecciones comunes de importancia aeroméica y el curso de acción correspondiente de MEA. No emita un certificado médico a un solicitante con afecciones médicas que requieran una prórroga o por cualquier afección no incluida en la lista que pueda resultar en una incapacidad repentina o sutil sin consultar médico evaluador. Se deberá presentar documentación médica para cualquier condición a fin de respaldar la emisión de un certificado médico de aviador.

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
Trastorno bipolar	Presentar toda la información médica pertinente y el informe del estado clínico. Véase también el punto 3. más abajo.	Requiere decisión de la AAC
Distímico	Presentar toda la información médica pertinente y el informe del estado clínico.	Si es estable, se resuelve, no hay alteración asociada del pensamiento, no hay episodios recurrentes y; a).medicación(es) psicotrópica(s) utilizada(s) durante menos de 6 meses y suspendida(s) durante al menos 3 meses – b). No se permite eluso de medicamentos psicotrópicos - Requiere la decisión de la AAC
Depresión que requiere el uso medicamentos antidepresivos.	Presentar toda la información médica pertinente y el informe del estado clínico.	Requiere decisión de la AAC
Trastornos de lapersonalidad	Presentar toda la información médica pertinente y el informe del estado clínico. Véase también el punto 1. a continuación.	Requiere decisión de la AAC
Psicosis	Presentar toda la información médica pertinente y el informe del estado clínico. Véase también el punto 2. a continuación.	Requiere decisión de la AAC



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	314 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

Psicotrópico Medicamentos para dejar de fumar	Documentar el período de uso, el nombre y la dosis del medicamento(s) y los efectos secundarios.	Si se suspenden los medicamentos durante al menos 30 días y sin efectos secundarios -Edición De lo contrario, se requiere una decisión de la AAC
Abuso de sustancias	Remitir información	Requiere decisión de la AAC
Dependencia de sustancias	Remitir información	Requiere decisión de la AAC
Intento de suicidio	Presentar toda la documentación médica pertinente. Información requerida.	Requiere decisión de la AAC

1. La categoría de trastornos de la personalidad lo suficientemente graves como para haberse manifestado repetidamente mediante actos manifiestos se refiere a los trastornos de la personalidad diagnosticados que implican lo que se denomina comportamiento de "actuación". Estos problemas de personalidad se relacionan con un juicio social deficiente, impulsividad y desprecio o antagonismo hacia la autoridad, especialmente las normas y reglamentos. Una historia de problemas de conducta de larga data, ya sean importantes (delictivos) o relativamente menores (absentismo escolar, mala conducta militar, indiscreciones civiles y delictivas menores e inestabilidad social), generalmente se presenta con estos trastornos. Las infracciones de tránsito y los incumplimientos previos de las normas de aviación son ejemplos críticos de estos actos.

Ciertos trastornos de la personalidad y otros trastornos mentales que incluyen afecciones de duración limitada y/o gravedad muy variable pueden ser motivo de descalificación. En esta categoría, la AAC se preocupa especialmente de los episodios depresivos importantes que requieren tratamiento, incluso terapia ambulatoria. Si estos episodios han sido lo suficientemente graves como para causar alguna interrupción de la actividad vocacional o educativa, o si han requerido medicación o implicado ideación suicida, la solicitud debe ser aplazada o denegada.

Algunos trastornos de la personalidad y disforias situacionales pueden considerarse descalificantes por un tiempo limitado. Entre ellos se incluyen afecciones como la inmadurez manifiesta y algunos trastornos de la personalidad que no implican actos manifiestos ni se manifiestan mediante ellos.

2. Los trastornos psicóticos se caracterizan por una pérdida de la percepción de la realidad en forma de delirios, alucinaciones o pensamientos desorganizados. Pueden ser crónicos, intermitentes o presentarse en un solo episodio. También pueden presentarse como síntomas acompañantes en otras afecciones psiquiátricas, entre ellas, el trastorno bipolar (p. ej., trastorno bipolar con características psicóticas), la depresión mayor (p. ej., depresión mayor con características psicóticas), el trastorno límite de la personalidad, etc. Todos los solicitantes con dicho diagnóstico deben ser rechazados o postergados.
3. Los trastornos bipolares se consideran parte de un espectro de trastornos en los que hay alteraciones significativas del estado de ánimo. Por lo general, solo es necesario un episodio de comportamiento maníaco o hipomaniaco para realizar el diagnóstico. Tenga en cuenta que el trastorno ciclotímico es parte de este espectro. Incluso si el trastorno bipolar no tiene síntomas acompañantes que alcancen el nivel de psicosis, el trastorno puede ser tan perjudicial para el juicio y el funcionamiento (especialmente la manía) que supone un riesgo significativo para la seguridad de la aviación. El deterioro del juicio se produce incluso en la forma más leve de la enfermedad. Todos los solicitantes con un diagnóstico de trastorno bipolar deben ser rechazados o aplazados.
4. Aunque pueden ser poco frecuentes, los problemas graves de ansiedad, especialmente la ansiedad y las fobias asociadas con algún aspecto de volar, se consideran significativos. Los trastornos mentales orgánicos que causan un defecto



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	315 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

cognitivo, incluso si el solicitante no es psicótico, se consideran descalificantes ya sea que se deban a trauma, exposición tóxica o cambios arterioescleróticos u otros cambios degenerativos.
(Véase el punto 18.m.).

PUNTO 48. GENERALIDADES SISTÉMICAS

MARQUE CADA PUNTO EN LA COLUMNA CORRESPONDIENTE	Normal	Anormal
48. Sistémico general		

I. Técnicas de examen

No se proporciona un protocolo para los exámenes aplicables al punto 48 porque la historia clínica, la observación y otras técnicas de examen necesarias que se utilizan para examinar otros sistemas ya han revelado gran parte de lo que se puede saber sobre el estado del sistema endocrino y otros sistemas del solicitante. Por ejemplo, el examen de la piel por sí solo puede revelar signos importantes de disfunción tiroidea, enfermedad de Addison, enfermedad de Cushing y varios otros trastornos endocrinos. El ojo puede reflejar un trastorno tiroideo (exoftalmos) o diabetes (retinopatía).

Cuando el MEA llega al punto 48 durante el examen de un solicitante, se recomienda que el MEA se tome un momento para revisar y determinar si se han seguido los procedimientos clave, realizarse en conjunto con los exámenes efectuados bajo otros PUNTOSs, y para determinar la relevancia de cualquier hallazgo positivo o anormal.

II. Disposición médica aeroespacial

La siguiente es una tabla que enumera las condiciones más comunes de importancia aeromédica y el curso de acción que debe tomar el MEA según lo definido por el protocolo y la disposición en la tabla. No se deben emitir certificados médicos a un solicitante con condiciones médicas que requieran una prórroga, o para cualquier condición no incluida en la tabla que pueda resultar en una incapacidad repentina o sutil sin consultar al médico evaluador. Se deberá presentar documentación médica para cualquier condición a fin de respaldar la emisión de un certificado médico de aviador.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	316 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

DONACIÓN DE SANGRE
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
A. Una unidad (menor o igual a 500 ml)	Después de un período de recuperación de 24 horas y el aviador no presenta síntomas:	EMITIR Resume esta historia en el PUNTO 61.
B. Dos o más unidades (más de 500 ml) Esto incluye Power Red (doble donación de glóbulos rojos)	Después de un período de recuperación de 72 horas y el aviador no presenta síntomas:	EMITIR Resume esta historia en el PUNTO 61.
C. Donación de plaquetas o plasma	Después de un período de recuperación de 4 horas y el aviador no presenta síntomas:	EMITIR Resume esta historia en el PUNTO 61.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	317 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

ENFERMEDADES DE LA SANGRE Y DE LOS TEJIDOS HEMOFORMADORES
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
Anemia (Hemoglobina ≤ 9.5)	Presentar un informe de estado actual y todos los informes médicos pertinentes. Incluir un hemograma completo y cualquier otra prueba que se considere necesaria.	Requiere decisión de la AAC
Hemofilia	Presentar un informe del estado actual y todos los informes médicos pertinentes. Incluir la frecuencia, la gravedad y la ubicación de los sitios de sangrado.	Requiere decisión de la AAC
Leucemia aguda y crónica: todos los tipos	Presentar un informe del estado actual y todos los informes médicos pertinentes. Consulte la tabla de disposición de leucemia linfocítica aguda (LLA) en la página siguiente.	Requiere decisión de la AAC
Leucemia linfocítica crónica	Presentar un informe del estado actual y todos los informes médicos pertinentes.	Emisión especial inicial: requiere decisión de la AAC
Otra enfermedad de la sangre o de los tejidos hematopoyéticos que pueda afectar negativamente al desempeño de las funciones del aviador.	Presentar un informe de situación actual y todos los informes médicos pertinentes.	Requiere decisión de la AAC
Policitemia	Presentar un informe de estado actual y todos los informes médicos pertinentes; incluir CSC	Requiere decisión de la AAC



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPITULO VI	
	PAGINAS	318 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

LEUCEMIA LINFOCÍTICA AGUDA (LLA)
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
A. . Tratamiento completado hace diez (10) o más años.	El MEA debe revisar una evaluación oncológica realizada dentro de los 12 meses anteriores. Si la evaluación oncológica verifica que el individuo está curado, sin necesidad de tratamiento de seguimiento:	EMITIR Resuma este historial en el PUNTO 61 y envíe la evaluación a la AAC para su conservación en el PUNTO 61 del piloto.
B. Todos los demás	Envíe lo siguiente a la AAC para su revisión: ☐ Una nota de progreso clínico detallada y actualizada generada a partir de una visita clínica con el oncólogo tratante no más de 90 días antes del examen MEA. Debe incluir un resumen detallado de la historia del paciente. Condición, hallazgos del examen físico, resultados de cualquier prueba realizada, diagnóstico, evaluación y plan (pronóstico) y seguimiento. ☐ Debe incluir específicamente: ○ Tratamientos utilizados; ○ ¿Cuánto tiempo ha durado la condición? estable o en remisión; ○ Cualquier seguimiento del término requisitos (de vigilancia); ○ Recurrencia(es); ○ Riesgo de recurrencia; y ○ Si se produjera una recurrencia, ¿cómo se presentaría? ☐ Listado de medicamentos: fechas de inicio y ☐ Descripción de los efectos secundarios, si los hubiera; ☐ Notas operatorias y resumen del alta (si aplica); ☐ Copias de análisis de laboratorio, incluidos informes de patología,	DIFERIR Envíe la información a la AAC para una posible Emisión Especial. Emisión de seguimiento, se realizará según la carta de autorización del aviador.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	319 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

	marcadores tumorales (si fueron realizados por el Médico tratante). ☐ Copias de informes de imágenes de pruebas ya realizadas (como una resonancia magnética/TC o tomografía por emisión de positrones); y ☐ Copias de cualquier otra prueba ya realizada realizado para esta condición.	



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	320 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

TROMBOCITOPENIA
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
A. Hace 5 años o más evento/diagnóstico más reciente	No presenta síntomas ni problemas actuales. No necesita tratamiento continuo ni vigilancia.	 EMITIR Resume esta historia en el PUNTO 61.
B. Hace menos de 5 años debido a: Medicamentos (incluida HIT*), infección (ahora resuelta), embarazo, etc. *Trombocitopenia inducida por heparina	- El informe del médico tratante verifica que la afección se ha resuelto o, si se debe a un medicamento, se ha suspendido el tratamiento sin plan de reiniciarlo. - No hay síntomas ni problemas actuales. - No es necesario ningún tratamiento continuo ni vigilancia. Nota: Si se identifica una afección subyacente, consulte esa sección. Ejemplo: trombocitopenia debido a quimioterapia, neoplasia maligna, trastornos autoinmunes, o el consumo de alcohol.	 EMITIR Resume esta historia en el PUNTO 61.
C. Hace menos de 5 años Inmunetrombocitopenia (PTI)	Ver hoja de trabajo CAPE Nota: CAPE es sólo para PTI crónica. Todas las demás causas de trombocitopenia, consulte el punto “D. Todas las demás” a continuación.	Sigue el CAPE- Inmune crónico Trombocitopenia (cITP) Hoja de trabajo Anotar el PUNTO 61
D. Todos los demás	Envíe lo siguiente a la AAC para su revisión: ☐ Informe de estado actual del Hematólogo tratante con diagnóstico, plan de tratamiento y pronóstico; ☐ Si se identifica una causa subyacente, el estado ☐ El informe debe incluir el diagnóstico, el plan de tratamiento, el pronóstico y la adherencia al tratamiento para esta afección; ☐ Lista de medicamentos y efectos secundarios, si los hubiera;	 DIFERIR Envíe la información a la AAC para una posible Emisión Especial. Emisión de seguimiento , se realizará según la carta de autorización del aviador.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	321 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

	☐ Notas operatorias y resumen del alta (si aplica); ☐ Copias de informes de imágenes u otros análisis de laboratorio (si ya realizada por el hematólogo tratante); y ☐ CBC dentro de los últimos 90 días.	

CAPE - Hoja de trabajo sobre trombocitopenia inmunitaria crónica (TPIC)

(También conocido como púrpura trombocitopénica idiopática, púrpura trombocitopénica inmunitaria o púrpura trombocitopénica autoinmunitaria (AITP).

Para determinar la elegibilidad del solicitante para la certificación, el MEA debe revisar un Nota de progreso clínico generado a partir de una visita clínica con el médico tratante o especialista no más de 90 días antes del examen MEA. Si el solicitante cumple con TODOS los criterios de certificación aceptables que se enumeran a continuación, el MEA puede emitir el examen. Los solicitantes de primera o segunda clase deben proporcionar esta información anualmente; los solicitantes de tercera clase deben proporcionar la información con cada examen requerido.

MEA DEBE REVISAR	CERTIFICACIÓN ACEPTABLE
La nota de progreso clínico detallada y actual del médico tratante verifica: - La afección es PTI CRÓNICA* y los recuentos de plaquetas son estables por encima de 50 000/microL; - Han pasado más de 12 meses desde el diagnóstico; - No hay antecedentes de episodios de sangrado que hayan requerido atención médica (medicación, IgIV, etc.); - No se requiere esplenectomía para el tratamiento; - No utiliza actualmente agentes antiplaquetarios (AINE, AAS, ginkgo biloba) ni anticoagulantes; - No hay mayor riesgo de sangrado (úlceras, alto riesgo de caídas); y - No se recomiendan cambios en el tratamiento.	[] Sí
Regreso a actividades plenas y sin restricciones.	[] Sí
Tratamiento actual:	[] Ninguno
El hemograma completo de los últimos 90 días muestra un recuento de plaquetas de 50 000/microL o superior Y sin anemia ni leucopenia	[] Sí

*Notas: PTI crónica definida como más de 12 meses desde el diagnóstico.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	322 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

Cualquier recurrencia, sangrado que requiera tratamiento o el recuento de plaquetas cae por debajo de 50 000/microL O Si se realiza alguna cirugía o procedimiento invasivo, el aviador no debe volar de acuerdo con 61.53.

MEA DEBE ANOTAR en el PUNTO 61 uno de los siguientes:

- [] cITP calificado por CAPE.
- [] Tiene Certificado Médico de Excepción.
- [] NO es un cITP calificado por CAPE.Diferir la solicitud. (Presentar documentos de respaldo.)



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	323 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

INFECCIONES POR COVID-19
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
A. Infección asintomática o leve; o Curso ambulatorio prolongado; Hospitalización, NO que requieren cuidados intensivos (UCI)	Completamente recuperado. Sin síntomas residuales ni hallazgos clínicos. * Ver Disposición a la anosmia Tabla - Punto 26. Nariz.	EMISIÓN si se califica de otra manera con la notación: “COVID. MES/AÑO Resuelto. No UCI, no hay secuelas”. Todos los demás: vayan a la fila B o C
B. Hospitalización, Requiere cuidados intensivos con o sin respirador.	Envíe lo siguiente a la AAC para su revisión: Una nota de progreso clínico actual y detallada del médico tratante no más de 90 días antes del examen MEA que incluya: ☐ Estado funcional actual, plan de tratamiento y pronóstico; ☐ Consultas de especialidad ya realizadasrealizadas (ej: ☐ neurología, cardiología, neumología, neuropsicología, etc.); ☐ Lista de medicamentos actuales y efectos secundarios, si los hubiera; ☐ Resumen del alta hospitalaria; y ☐ Copias de informes de imágenes y laboratorio (si ya se realizó).	DIFERIR Nota en el PUNTO 61: “Infección por COVID-19 en cuidados intensivos con recuperación completa”. Envíe la información a la AAC.
C. Todos los demás COVID prolongado	Envíe lo siguiente a la AAC para su revisión:	DIFERIR** Nota en el PUNTO 61:



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	324 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

VIRUS DE INMUNODEFICIENCIA HUMANA (VIH)
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
Medicación contra el VIH tomada para prevención a largo plazo o profilaxis previa a la exposición (PrEP) en un aviador VIH negativo* Nota: Esto NO incluye el uso para profilaxis posterior a la exposición (PEP) a corto plazo (por ejemplo, exposición a atención médica).	Revise un informe de estado actual del médico prescriptor que verifique: ☐ El estado del VIH es negativo; ☐ Se están monitoreando los estudios de laboratorio apropiados; ☐ La medicación es Truvada (tenofovir-emtricitabina), Descovy (emtricitabina) y tenofovir (alafenamida), o Apretude (cabotegravir); y ☐ No hay efectos secundarios por la medicación.	EMITIR Anote esto en el PUNTO 61 y envíe el estado actual inicial y el informe de laboratorio a la AAC para su conservación en el archivo del aviador. Informe al aviador que, si desarrolla algún problema con la medicación, cambia la medicación profiláctica o sero convierte al estado VIH positivo, debe informarlo a la AAC. <u>Para la certificación continua:</u> Si no hay cambios en la medicación y el estado del VIH sigue siendo negativo, el MEA puede emitirlo y anotarlo en el PUNTO 61.
Virus de Inmunodeficiencia humana (VIH) Utilice esta disposición si elaviador tiene antecedentesde VIH únicamente.	Remitir a paciente con la documentación a la UMAFH	DIFERIR Requiere decisión de la AAC.
Síndrome de Inmunodeficiencia adquirida (SIDA) Utilice esta disposición si el aviador ALGUNA VEZ ha tenido antecedentes de SIDA.	Remitir a paciente con la documentación a la UMAFH.	DIFERIR Requiere decisión de la AAC.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	325 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

NEOPLASIAS
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
Ver también: Neurinoma acústico Cáncer de colon y recto y otras neoplasias malignas abdominales Cánceres del sistema GU Sarcoma de Kaposi Leucemias y Linfomas Melanomas malignos Tumores oculares		



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	326 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

CÁNCER DE MAMA
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
A. No metastásico: tratamiento completado <u>hace 5 años o más.</u>	Si no hay recurrencia, problemas actuales o tratamiento en curso: Se permite continuar con el tratamiento hormonal (tamoxifeno, inhibidor de la aromatasas).	EMITIR Resume esta historia en el PUNTO 61.
B. No metastásico – tratamiento completado. <u>Hace menos de 5 años</u>	Ver Hoja de Trabajo CAPE	Sigue el CAPE - Cáncer de mama Hoja de trabajo . Anotar en el PUNTO 61.
C. Todos los demás Quimioterapia utilizada Propagación de ganglios linfáticos Enfermedad metastásica Estadio I A o superior.	Envíe lo siguiente a la AAC para su revisión: ☐ Informe de estado o registro de tratamiento del oncólogo tratante que proporcione la siguiente información: - o Puesta en escena inicial, - o Curso de la enfermedad incluyendo recurrencia(s), - o Ubicación(es) de enfermedad metastásica (si cualquier), - o Tratamientos utilizados, - o ¿Cuánto tiempo dura la condición ha sido estable, - o Si hay cambio en el tratamiento es planeado o esperado y pronóstico. ☐ Lista de medicamentos. Fechas de inicio y finalización. ☐ Descripción de los efectos secundarios, si los hubiera; ☐ Notas operatorias y resumen del alta (si aplica); ☐ Copias de laboratorio incluyendo informes de patología, marcadores tumorales (si ya los realizó el médico tratante); ☐ Copias de informes de imágenes como mamografías, resonancias magnéticas/tomografías	DIFERIR Envíe la información a la AAC para una posible Emisión Especial.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	327 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

	computarizadas o exploraciones PET que ya se hayan realizado. (En algunos casos, se requerirán los CD reales).	

CAPE – Hoja de trabajo sobre el cáncer de mama

Para determinar la elegibilidad del solicitante para la certificación, el MEA debe revisar una nota de progreso clínico generado a partir de una visita clínica con el médico tratante o especialista no más de 90 días antes del examen MEA. Si el solicitante cumple con TODOS los criterios de certificación aceptables que se enumeran a continuación, el MEA puede emitir el examen. Los solicitantes de primera o segunda clase deben proporcionar esta información anualmente; los solicitantes de tercera clase deben proporcionar la información con cada examen requerido.

MEA DEBE REVISAR	CRITERIOS DE CERTIFICACIÓN ACEPTABLES
La patología mostró: Carcinoma in situ (Tis), estadio 0;carcinoma ductal in situ (DCIS); carcinoma lobulillar in situ (LCIS); enfermedad de Paget de la mama (Tis).	☐ Sí
La nota de progreso clínico detallada y actual del médico tratante verifica: - La condición es estable, sin propagación ni recurrencia y sin evidencia de enfermedad (NED). - Se completa la radioterapia (si corresponde) - Si se ha realizado una cirugía, el aviador ya no toma ningún medicamento para el dolor, se ha recuperado por completo y el cirujano le ha dado el alta. - El aviador ha vuelto a sus actividades plenas y sin restricciones. No se recomienda ningún tratamiento nuevo en este momento.	☐ Sí
Cualquier evidencia de: - Estadio IA o superior - Enfermedad invasiva o metastásica - Uso de quimioterapia para esta afección en cualquier momento.	☐ No
Medicamentos actuales: Los medicamentos aprobados incluyen: tamoxifeno (Nolvadex); Inhibidores de la aromatasas: anastrozol (Arimidex), letrozol(Femara) o exemestano (Aromasin)	☐ Ninguno; o ☐ Un medicamento aprobado que setolera bien y no tiene efectos secundarios.

Notas: Si han pasado 5 años o más desde que el aviador recibió algún tratamiento (cirugía o radiación) para esta afección, no tiene antecedentes de enfermedad metastásica y no ha habido recurrencia, no se requiere CAPE. Indíquelo en el PUNTO 61.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	328 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

MEA DEBE ANOTAR en el PUNTO 61 uno de los siguientes:

- [] Cáncer de mama calificado por CAPE (Enviar documentos a la AAC).
- [] Tiene Certificado Médico de Excepción
- [] Cáncer de mama NO calificado por CAPE. Diferir solicitud. (Presentar documentos de respaldo).



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	329 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

SÍNDROME DE OVARIO POLIQUÍSTICO (SOP)
Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
A. No requiere medicación; se trata únicamente con intervención en el estilo de vida.	Si el MEA puede determinar: - La condición está bajo control; - No se utilizaron medicamentos; y - No presenta síntomas que puedan interferir con el vuelo o con las tareas relacionadas con la seguridad.	EMITIR Anotar esta información en el PUNTO 61.
B. Tratado con medicación(es) aceptable(s).	Ver el CAPE - Síndrome de ovario poliquístico , Hoja de trabajo sobre el síndrome de ovario poliquístico (SOP). Esto requerirá una nota de progreso. Si el piloto cumple con todos los criterios de la hoja de trabajo de CAPE y está calificado de otra manera:	EMITIR Sin límite de tiempo Anote la declaración CAPE correcta en el PUNTO 61 y envíe la información de respaldo requerida en el archivo.
C. Todos los demás	Envíe lo siguiente para revisión de la AAC: 1. Una nota de progreso clínico detallada y actualizada generada a partir de una visita clínica con el endocrinólogo, obstetra/ginecólogo o médico tratante no más de 90 días antes del examen MEA. Debe incluir: - Un resumen detallado de la historia de la condición; - Medicamentos actuales, dosis y efectos secundarios (si los hay); hallazgos del examen físico; resultados de cualquier prueba realizada; diagnóstico; evaluación y plan; pronóstico; y seguimiento. 2. La nota de progreso clínico debe incluir específicamente si existe: - Historia de apnea obstructiva del sueño; - Evidencia de depresión o ansiedad según lo indicado por la puntuación actual en el PHQ-9/GAD-7); y/o	DIFERIR Presentar la información a la AAC para una posible Emisión Especial.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPITULO VI	
	PAGINAS	330 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

	Evidencia de diabetes. 3. Cualquier otra prueba ya realizada o considerada necesaria por el médico tratante.	

CAPE - Hoja de trabajo sobre el síndrome de ovario poliquístico (SOP)

Para determinar la elegibilidad del solicitante para la certificación, el MEA debe revisar una Nota de Progreso Clínico detallada y actualizada generada a partir de una visita clínica con el médico o especialista tratante no más de 90 días antes del examen MEA. Si el solicitante cumple con TODOS los criterios de certificación aceptables que se enumeran a continuación, el Examinador puede emitir la certificación. Los solicitantes de primera o segunda clase deben proporcionar esta información anualmente; los solicitantes de tercera clase deben proporcionar la información con cada examen requerido.

MEA DEBE REVISAR	CRITERIOS DE CERTIFICACIÓN ACEPTABLES
El médico tratante detecta la afección: ☐ Estable en el régimen actual; ☐ No hay efectos secundarios por la medicación; ☐ Se controlan los factores de riesgo cardiovascular; y ☐ No se recomiendan cambios.	☐ Sí
Historia de apnea obstructiva del sueño	☐ No ☐ SOP tratada adecuadamente (el solicitante tiene una emisión especial).
Cualquier evidencia de depresión o ansiedad (como lo indica la puntuación actual del PHQ-9/GAD-7)?	☐ No
¿Alguna evidencia de diabetes?	☐ No
Tratado con los medicamentos aceptables enumerados: (Pueden usarse en combinación)	☐ Sí Indique qué medicamento(s) utilizó: ☐ antiandrógeno (p. ej. finasterida, dutasterida) ☐ letrozol ☐ metformina ☐ anticonceptivo oral ☐ espironolactona (espera de 7 días)

MEA DEBE ANOTAR en el PUNTO 61 uno de los siguientes:

- ☐ Síndrome de Ovario Poliquístico [SOP] calificado por CAPE.
- ☐ Tiene Certificado Médico de Excepción.
- ☐ NO tengo síndrome de ovario poliquístico [SOP] calificado por CAPE. Diferir la solicitud. (Presentar documentos de respaldo).



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	331 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

EMBARAZO

El embarazo será considerado como causa de no aptitud

Las solicitantes cuyos embarazos presentan poco riesgo o complicaciones, y que están bajo control médico, pueden ser consideradas aptas desde el fin de la 12 semana hasta el, final de la 26 semana del periodo de gestación. Se recomienda que el obstetra de la candidata esté al tanto de todas las actividades de aviación para que pueda asesorar adecuadamente a la candidata. El uso adecuado del cinturón de regazo y del arnés de hombros merece una discusión.

HEMOCROMATOSIS PRIMARIA

Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
A. Se realizó la prueba y se determinó que no tiene la enfermedad. El estado de portador en ausencia de enfermedad no es descalificante.	No se necesitan evaluaciones ni seguimiento.	EMITIR Anotar esta información en el PUNTO 61.
B. Asintomático	Ver hoja de trabajo CAPE	Sigue el CAPE-Primaria Hemocromatosis Hoja de trabajo . Anotar El PUNTO 61.
C. Sintomático o Evidencia de daño a órganos terminales o Condiciones comórbidas* - Medicamentos inaceptables se utilizan; - Existen efectos secundarios; - Flebotomía se realiza más de un al mes; y/o - Sobrecarga de hierro causada por otros mecanismos o enfermedades (p. ej. hemocromatosis secundaria).	Envíe lo siguiente a la AAC para su revisión: ☐ Evaluación actual de un gastroenterólogo, hepatólogo o hematólogo certificado que documente la evolución de la enfermedad desde el diagnóstico hasta el presente; gravedad de la afección; presencia o ausencia de enfermedades articulares, hepáticas, del sistema nervioso central, endocrinas, renales o hematológicas; resumen histórico de laboratorio pertinente; y evidencia de cualquier cambio cognitivo. La evaluación debe documentar la estabilidad, el plan de tratamiento y el pronóstico. ☐ Lista de medicamentos y efectos secundarios, si los hay ☐ Laboratorio actual (en los últimos 90 días)	DIFERIR Envíe la información a la AAC para una posible Emisión Especial



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	332 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

	☐ CSC, hierro sérico, nivel de ferritina y saturación de transferrina ☐ Panel metabólico integral ☐ Hemoglobina A1c ☐ Hormona estimulante de tiroides ☐ ECG en reposo ☐ Ecocardiograma ☐ Imágenes y biopsias del hígado y el corazón (solo si está clínicamente indicado) ☐ Cualquier otra prueba clínica indicada.	

*Nota:
Las condiciones comórbidas para los fines de la AAC incluyen:

- Artropatía;
- Miocardiopatía u otra enfermedad cardíaca;
- Cirrosis u otra enfermedad hepática documentada;
- Enfermedad del SNC (incluidos déficits cognitivos);
- Enfermedad endocrina, incluida diabetes, hipopituitarismo, hipogonadismo o hipotiroidismo;
- Nefropatía;
- Policitemia;
- Trastornos mieloproliferativos; y/o
- Otra condición que requiere múltiples transfusions.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	333 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

CAPE - Hoja de trabajo sobre hemocromatosis primaria

Para determinar la elegibilidad del solicitante para la certificación, el MEA debe revisar una Nota de Progreso generado a partir de una visita clínica con el médico tratante o especialista no más de 90 días antes del examen MEA. Si el solicitante cumple con TODOS los criterios de certificación aceptables que se enumeran a continuación, el MEA puede emitir el examen.

Los solicitantes de primera o segunda clase deben proporcionar esta información anualmente; los solicitantes de tercera clase deben proporcionar la información con cada examen requerido.

MEA DEBE REVISAR	CRITERIOS DE CERTIFICACIÓN ACEPTABLES
El médico tratante determina que la afección es: • Estable y asintomático; • NO debido a una hemocromatosis secundaria; y • No se recomiendan cambios en el tratamiento.	☐ Sí
El médico tratante no documenta evidencia de: • Artropatía; • Miocardiopatía u otra enfermedad cardíaca; • Cirrosis u otra enfermedad hepática; • Enfermedad del SNC (incluidos déficits cognitivos); • Enfermedad endocrina, incluida diabetes, hipopituitarismo, hipogonadismo o hipotiroidismo; • Nefropatía; • Policitemia; • Trastornos mieloproliferativos; y/o • Otra condición que requiere múltiples transfusiones	☐ Sí
Laboratorios (en los últimos 90 días): • Hemoglobina 11 mg/dl o superior • Nivel de ferritina menor o igual a 150 ng/mL	☐ Sí
Tratamiento actual: Nota: Mantener la hidratación después de la flebotomía y no volar durante 24 horas. Si se extrae más de una unidad de sangre (más de 500 ml), el tiempo de no volar es de 72 horas.	☐ Ninguno o cambios en la dieta O ☐ Flebotomía con una frecuencia no mayor a una mensual

- ☐ CAPE calificó la hemocromatosis primaria
- ☐ Tiene Certificado Médico de Excepción
- ☐ No ha calificado por CAPE para hemocromatosis primaria. Se difiere la solicitud. (Presentar documentos de respaldo).

GESTIÓN DE LA PÉRDIDA DE PESO
(Uso de medicamentos para la obesidad o el sobrepeso)



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPITULO VI	
	PAGINAS	334 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

Todas las clases

ENFERMEDAD/CONDICIÓN	DATOS DE EVALUACIÓN	DISPOSICIÓN
A. Tratado con intervención en el estilo de vida o medicamentos de venta libre (OTC) aceptables Ver Medicamentos para bajar de peso.	Si el MEA puede determinar la condición es: • Bajo control; • Los medicamentos actuales son aceptables; y • El individuo no presenta síntomas que puedan interferir con los deberes de vuelo.	EMITIR Anotar esta información en el PUNTO 61.
B. Tratado con un medicamento para la diabetes (sin insulina).	Ver el CAPE – Pérdida de peso Hoja de trabajo de gestión . Esto requiere nota de progreso del médico tratante y laboratorio de hemoglobina A1c realizado no más de 90 días antes del examen MEA. o Si el piloto cumple con todos los criterios de la hoja de trabajo de CAPE y está calificado de otra manera.	EMITIR Anote la declaración CAPE correcta en el PUNTO 61 y remita el archivo la información de respaldo requerida.
C. Tratado con DOS (2) o más medicamentos para la diabetes (sin insulina).	Presentar ya sea: 1. Estado de la gestión de la pérdida de peso Informe (El médico tratante deberá indicar claramente el motivo de la medicación y si hay antecedentes de diabetes). o 2. Una nota de progreso clínico actual y detallada del médico tratante que contenga toda la información requerida que figura en el informe de estado anterior. • Debe incluir la indicación del medicamento y si hay antecedentes de diabetes o no; • Laboratorio de hemoglobina A1c realizado no más de 90 días antes del examen del MEA.	DIFERIR Presentar la información a la AAC para una posible Emisión Especial Anotar (elementos o hallazgos) en el PUNTO 61.

Nota: Para Síndrome de ovario poliquístico (SOP), vea esa página.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	335 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

CAPE – Hoja de trabajo para el control de la pérdida de peso
Uso de medicamentos para la obesidad o el sobrepeso

Para determinar la elegibilidad del solicitante para la certificación, el MEA debe revisar una Nota de Progreso Clínico detallada y actualizada generada a partir de una visita clínica con el médico o especialista tratante no más de 90 días antes del examen MEA. Si el solicitante cumple con TODOS los criterios de certificación aceptables que se enumeran a continuación, el Examinador puede emitir la certificación. Los solicitantes de primera o segunda clase deben proporcionar esta información anualmente; los solicitantes de tercera clase deben proporcionar la información con cada examen requerido.

Si el solicitante ALGUNA VEZ tuvo un A1C de 6,5 % o mayor, NO utilice este CAPE.	
MEA DEBE REVISAR	CERTIFICACIÓN ACEPTABLE
La medicación se utiliza para: Nota: La diabetes en remisión (controlada con dieta), la diabetes tratada con medicamentos (incluida la insulina) o la diabetes insípida NO califican para este CAPE.	☐ Manejo de la pérdida de peso
El médico tratante determina que la condición es estable y NO HAY presencia de los siguientes: - Síntomas o complicaciones asociadas con la diabetes, - Efectos secundarios de la medicación, - Eventos hipoglucémicos (síntomas o glucosa 70 mg/dl o menos) que requirieron intervención en los últimos 12 meses.	☐ Sí
SÓLO UNO De los medicamentos enumerados se utiliza: - El MEA debe verificar el tiempo de observación dedos semanas después de comenzar la pérdida de peso. (Ver Productos farmacéuticos, Medicamentos para bajar de peso.) Nota: Observación de 72 horas con cada cambio de dosis, ya sea aumentando o disminuyendo la medicación. - Si usa liraglutida, semaglutida otirzepatida verificarque no hay antecedentes de trastorno por uso desustancias, psicosis/síntomas psicóticos, ideación suicida o ideaciones autodestructivas en ningún momento.	☐ Sí Indique cuál medicamento se utiliza: ☐ metformina O ☐ liraglutida O ☐ semaglutida O ☐ tirzepatida
A1C actual Nota: Un nivel de A1C de 6,5 % o más es diagnóstico de diabetes (ADA).	☐ Sí a todas las siguientes: ☐ Dentro de los últimos 90 días; ☐ 6,4 mg/dL o MENOS; y ☐ Ninguna historia jamás deA1C 6,5% o mayor

MEA DEBE ANOTAR en el PUNTO 61 uno de los siguientes:
☐ Manejo de pérdida de peso calificado por CAPE.
☐ Tiene Certificado de Excepción.
☐ No es calificado por CAPE para el manejo de pérdida de peso y se difiere solicitud. (Presentar documentos de respaldo).



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	336 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

INFORME SOBRE EL ESTADO DE PREDIABETES O CONTROL DE PÉRDIDA DE PESO

Nombre: _____ Fecha de nacimiento: _____

Número de identificación del solicitante: _____

Solicite al proveedor que le prescribe su medicamento para bajar de peso o para la prediabetes que ingrese la información en el espacio a continuación. Devuelva el informe de estado completo a su MEA para que lo cargue en su archivo de la AAC.

Motivo para tomar este medicamento:

- ☐ Prediabetes/hiperglucemia
- ☐ Manejo de la pérdida de peso

Fecha de la última cita medica: _____

Fecha del cambio de MEDICACIÓN más reciente: _____

1. Valor de laboratorio de hemoglobina A1C y fecha? (El valor de laboratorio de A1C debe estar dentro de los 90 días posteriores al examen MEA).
2. ¿Tiene algún efecto secundario la medicación? (Si está tomando GLP-1, verifique que no tenga efectos secundarios psiquiátricos).
3. ¿Algún episodio de hipoglucemia en el último año?
4. ¿Este paciente toma alguna forma de insulina?
5. ¿Alguna preocupación clínica?
6. Enumere TODOS los medicamentos actuales (para cualquier afección).

A1C	Fecha
NO	SÍ*
NO	SÍ*
NO	SÍ*
NO	SÍ*

*Si la respuesta es SÍ, adjunte narrativa, pruebas, etc.

Firma del proveedor tratante

Fecha

Nombre o sello de la oficina

Teléfono

Nota: Si se le diagnostica diabetes o está utilizando insulina, notifique a su médico examinador delegado.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VI	
	PAGINAS	337 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	20 feb. 2025

PRODUCTOS BIOLÓGICOS, BIOSIMILARES* Y NO BIOLÓGICOS

I. HISTORIAL MÉDICO

El paciente deberá proporcionar información sobre el motivo del uso del medicamento. Si lo toma para una afección específica, consulte la sección correspondiente. El médico examinador aeronáutico deberá preguntar cuándo comenzó la medicación y si el paciente ha experimentado algún efecto secundario que pudiera comprometer la seguridad aérea.

II. CONSIDERACIONES FARMACÉUTICAS

- La condición subyacente debe ser aceptable.
- Tiempos de observación: Se requiere prueba en tierra y/o período de no vuelo después de cada dosis.
 - Observación inicial: **TODOS requieren un periodo de prueba de 2 semanas sin volar** para verificar que no haya efectos secundarios.
 - Tiempo de observación posterior a la dosis (tiempo sin vuelo) Véase la tabla.
- 2. *o El cambio de un producto biológico/biosimilar a otro para la misma indicación requiere un ensayo en tierra de cuarenta y ocho (48) horas para mitigar cualquier riesgo aeromédico.*
- 3. ** **Nota:** Los productos biológicos no tienen medicamentos genéricos; tienen biosimilares.*

Consulte las dos páginas siguientes para ver una tabla de medicamentos por nombre.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VII	
	PAGINAS	338 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	6 mayo 2025

MEDICAMENTOS BIOLÓGICOS ACEPTABLES POR CACI Como agente único. Para conocer las condiciones subyacentes, consulte esas páginas.	
Clase de medicamento	
Medicamentos biológicos	Periodos de observación posteriores a la administración de la dosis y periodos de no vuelo
Inhibidores de células B rituximab (Rituxan)	72 horas
Modulador de coestimulación selectiva abatacept (Orencia)	24 horas
Inhibidor del factor de necrosis tumoral (TNF) infliximab (Inflectra; Remicade; Renflexis)	24 horas
Inhibidor del factor de necrosis tumoral (TNF) - adalimumab (Humira y biosimilares aprobados por la FDA) - certolizumab (Cimzia) - etanercept (Enbrel) - golimumab (Simponi)	4 horas
Inhibidor de la interleucina - Anakinra (Kineret) - guselkumab (Tremfya) - ixekizumab (Taltz) - mirikizumab (OMVOH) - risankizumab (Skyrizi) - sarilumab (Kevzara) - secukinumab (Cosentyx) - tildrakizumab (Ilumya) - tocilizumab (Actemra) - ustekinumab (Stelara) - Alerta ante la posibilidad de síndrome de encefalopatía posterior reversible (PRES).	4 horas
Inhibidor de moléculas de adhesión selectiva (SAM) vedolizumab (Entyvio)	4 horas



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VII	
	PAGINAS	339 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	6 mayo 2025

Medicamentos no biológicos	Periodos de observación posteriores a la administración de la dosis y periodos de no vuelo
Inhibidor de la quinasa - baricitinib (Olumiant) - tofacitinib (Xeljanz) - upadacitinib (Rinvoq) Advertencia sobre eventos cardiovasculares y coágulos para todos	Ninguno
Inhibidor de la enzima fosfodiesterasa-4 - apremilast (Otezla) - Informe sobre cualquier signo de depresión.	Ninguno

MEDICAMENTOS BIOLÓGICOS CON ACEPTACIÓN CONDICIONAL CON CME Como agente único.	
Clase de medicamento	
Medicamentos biológicos	Periodos de observación posteriores a la administración de la dosis y periodos de no vuelo
Interleucinas - benralizumab (Fasenra) - dupilumab (Dupixent) - mepolizumab (Nucala) - reslizumab (Cinqair) - tezepelumab (Tezspire)	4 horas
Anticuerpo monoclonal omalizumab (Xolair)	24 horas
Inhibidor de la interleucina - brodalumabm (Siliq) - canakinumab (Ilaris) - rilonacept (Arcalyst)	4 horas
Inhibidor selectivo de adhesión molecular - natalizumab (Tysabri) - Programa REMS (debido al riesgo de enfermedad multifocal progresiva) leucoencefalopatía [PML])	48 horas



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VII	
	PAGINAS	340 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	6 mayo 2025

PRUEBAS AUXILIARES REQUERIDAS POR EL MEA
(Puntos del 49 al 59 del formulario AAC/MED/0309)

PUNTO 49. AUDICIÓN

49. Audiencia	Registre la puntuación de discriminación del habla audiométrica a continuación
Conversacional prueba de voz a 6 pies ☐ Aprobar ☐ Fallar Audiometría de Tono Puro	

I. Equipos y técnicas de examen

A. Orden de exámenes

- El solicitante debe demostrar la capacidad de escuchar una voz conversacional promedio en una habitación tranquila, utilizando ambos oídos, a una distancia de 6 pies del MEA, con la espalda hacia el MEA.
- Si un solicitante no aprueba la prueba de voz conversacional, el MEA puede administrar una prueba audiométrica de tonos puros de agudeza auditiva y cuando le corresponda por edad, sin ayuda de acuerdo con la siguiente tabla de los peores umbrales aceptables:

Peores umbrales aceptables:

Frecuencia (Hz)	500 Hz		1000 Hz	2000 Hz	3000 Hz	4000Hz
Mejor oído (Db)	35		35	35	50	65
Oído más pobre (Db)	35		50	50	60	65

Si el solicitante no pasa una prueba audiométrica y no se ha administrado la prueba de voz conversacional, se debe realizar la prueba de voz conversacional para determinar si se puede cumplir el estándar aplicable a esa prueba.

- Si un solicitante no puede aprobar ni la prueba de voz conversacional ni la prueba audiométrica de tonos puros, se le debe realizar una prueba audiométrica de discriminación del habla. Se considera que se aprueba con una puntuación de al menos el 70 por ciento obtenida en un oído a una intensidad no superior a 65 dB.

B. Discusión

- Prueba de voz conversacional. Para todas las clases de certificación, el solicitante debe demostrar que puede escuchar una voz conversacional promedio en una habitación tranquila, usando ambos oídos, 6 pies de



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VII	
	PAGINAS	341 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	6 mayo 2025

distancia, con la espalda hacia el MEA. El MEA verificara en cada evaluación que no requiera la audiometría de tono puro la audición del usuario.

2. Estándar. Para todas las clases de certificación, el solicitante será examinado por audiometría de tonos puros cuando lo requiera según la edad. Si el solicitante no aprueba la prueba de audiometría de tonos puros y no ha sido examinado por voz conversacional, se le puede administrar esa prueba.

C. Equipo

1. Aprobación. La AAC no aprueba ni designa equipos audiométricos específicos para su uso en la certificación médica. Los equipos utilizados para las pruebas de la AAC deben cubrir de manera precisa y confiable las frecuencias requeridas y tener características de umbral adecuadas.
2. Calibración. Es fundamental calibrar periódicamente cualquier audiómetro para garantizar su precisión continua. Se recomienda la calibración anual. También se recomienda la protección adicional de obtener un audiograma ocasional de un sujeto o miembro del personal "conocido" entre calibraciones, especialmente en cualquier momento en que el resultado de una prueba varíe significativamente de manera inesperada con respecto a los niveles de audición clínicamente esperados. Esta prueba proporciona una calibración aproximada "en el umbral". El MEA debe asegurarse de que el audiómetro esté calibrado según las normas ANSI o, si está calibrado según las normas ASA/USASI más antiguas, se aplique la corrección adecuada.

II. Disposición médica aeroespacial

1. Emisión especial de certificados médicos. Los solicitantes que no cumplan con los estándares de audición pueden ser elegibles para un Certificado médico de Excepción. El solicitante que busque una CME debe presentar la solicitud por escrito a la UMAFH. La determinación de las calificaciones se realizará sobre la base de un examen médico especial realizado por un consultor de otorrinolaringología, un médico especialista en medicina física o experiencia operativa.
2. Sordera bilateral. Ver Artículos 25-30. Si reúne los requisitos, cuando el instructor del alumno piloto confirme que el alumno es elegible para realizar una prueba de vuelo como piloto privado, el solicitante deberá presentar una solicitud por escrito a la UMAFH para obtener una autorización para realizar una prueba de vuelo como piloto privado. Esta prueba será realizada por un inspector de la AAC junto con la prueba de vuelo. Si el solicitante completa la prueba con éxito, la AAC emitirá un certificado médico de segunda clase y un CME. Las actividades de piloto se restringirán a áreas en las que no se requiera comunicación por radio.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VII	
	PAGINAS	342 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	6 mayo 2025

3. Audífonos. Si el solicitante requiere el uso de audífonos para cumplir con la norma, se emitirá el certificado con la siguiente restricción:

- VÁLIDO SÓLO CON USO DE AMPLIFICACIÓN AUDITIVA -

Algunos pilotos que normalmente usan audífonos para comunicarse mientras están en tierra informan que prefieren no usarlos mientras vuelan y prefieren usar la amplificación de volumen de los auriculares de la radio.

Algunos utilizan el auricular en un oído para comunicarse por radio y el audífono en el otro para comunicarse en la cabina. Requiere de la decisión de laAAC.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VII	
	PAGINAS	343 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	6 mayo 2025

PUNTOS 50-54. PRUEBAS DE LA VISIÓN

Estándares de agudeza visual:

- Como se enumera a continuación o mejor;
- Cada ojo por separado;
- Equivalente de Snellen; y
- Con o sin corrección. Si se utiliza corrección, se debe indicar y aplicar la limitación correcta.

	Primera o segunda clase	Tercera clase
Visión lejana	20/20	20/40
Visión cercana Medido a 16 pulgadas	20/40	20/40
Visión intermedia Medido a 32 pulgadas; Solo para mayores de 50 años	20/40	No hay ningún requisito

PUNTO 50. VISIÓN LEJANA

I. Equipos y técnicas de examen

Nota: Si se requiere corrección para cumplir con los estándares, solo se debe evaluar y registrar la agudeza visual corregida. Recuerde incluir la limitación visual en el certificado médico.

Equipo:

1. La tabla optométrica de Snellen de 20 pies se puede utilizar de la siguiente manera:
 - a. La tabla de Snellen debe colocarse a 4 pies por delante y ligeramente por encima de la tabla e iluminada por una lámpara incandescente equivalente a 100 vatios (aproximadamente 1600 lúmenes) o led luz artificial de día. 13 w 100 lúmenes o 30-60 cd/ m2.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VII	
	PAGINAS	344 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	6 mayo 2025

- b. El gráfico o pantalla debe colocarse a 20 pies de los ojos del solicitante y la línea 20/20 debe colocarse a 5 pies y 4 pulgadas del piso.
 - c. Se debe utilizar un oclisor de metal, plástico opaco o cartón para cubrir el ojo que no se va a examinar.
 - d. La sala de examen debe estar oscura, excepto la tabla o pantalla iluminada.
 - e. Errores comunes:
 - 1. No proteger los ojos del solicitante de la luz extraña.
 - 2. Permitir al solicitante ver el gráfico con ambos ojos.
 - 3. No observar el rostro del solicitante para detectar si entrecerraba los ojos.
 - 4. Tamaño incorrecto de las letras del gráfico proyectado para una distancia de 20 pies.
 - 5. No se logró enfocar nítidamente el proyector.
 - 6. No obtener la agudeza visual corregida cuando el solicitante usa gafas.
2. Sustitutos aceptables para las pruebas de visión a distancia: Cualquier dispositivo de prueba de agudeza visual y heteroforia disponible comercialmente.
3. Se deben seguir las instrucciones proporcionadas por el fabricante o el distribuidor al utilizar dispositivos sustitutos aceptables para las pruebas mencionadas anteriormente.

Técnicas de examen:

- 1. Se examinará cada ojo por separado y ambos ojos juntos.

II. Disposición médica aeroespacial

- A. Para todas las clases de certificado médico, cuando se requieren lentes correctivos para cumplir con cualquiera de los estándares de agudeza visual, el MEA debe agregar la siguiente limitación al certificado médico:
“REQUIERE DEL USO DE LENTES CORRECTORES”
- B. Un solicitante que no cumpla con los estándares de visión o tenga un problema de equilibrio de los músculos oculares requerirá una CME para cubrir la extensión del defecto de agudeza visual.
- C. Para ser considerado para un CME requiere una nota de progreso por un oftalmólogo). Debe incluir específicamente el diagnóstico; la agudeza visual mejor corregida en cada ojo por separado y en ambos ojos juntos; debe



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VII	
	PAGINAS	345 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	6 mayo 2025

detallar cualquier patología observada; si la(s) condición(es) requieren tratamiento; o se espera que progresen.

- D. Ambliopía. En la ambliopía ex anopsia, la agudeza visual de un ojo disminuye sin la presencia de una enfermedad ocular orgánica, generalmente debido a estrabismo o anisometropía en la infancia. En la ambliopía ex anopsia, la pérdida de agudeza visual se registra en el punto 50 del formulario y se aplican los estándares visuales de la manera habitual. Si no se cumplen los estándares, se requiere una nota de progreso clínico detallada y actualizada (descrita anteriormente) o un informe de evaluación ocular, para su consideración.

PUNTO 52. TENSIÓN INTRAOCULAR

I. Equipo y técnicas de examen

La forma más habitual para saber si se tiene una tensión ocular normal o hipertensión ocular es usando un aparato denominado tonómetro.

Existen dos tipos de tonómetros:

- 1. Tonómetro de no contacto
- 2. Tonómetro de contacto
- 3. Tonometría Táctil

Se considera que la tensión ocular normal es la que oscila desde los 12 hasta los 22 mm Hg, aunque esta cifra puede variar de una persona a otra.

A partir de 22 mm Hg, es cuando se corre riesgo de padecer glaucoma. Sin embargo, si una persona presenta valores de tensión ocular superiores a 22 y no sufre glaucoma, es probable que padezca lo que se denomina hipertensión ocular. Este es el principal factor de riesgo y la situación previa más común antes de la aparición del glaucoma.

II. Disposiciones Aeromédicas

Se requiere de la medición para determinar el riesgo de glaucoma en pacientes con presión intraocular.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VII	
	PAGINAS	346 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	6 mayo 2025

PUNTO 53. VISIÓN INTERMEDIA

Estándares de agudeza visual:

- Como se enumera a continuación o mejor;
- Cada ojo por separado;
- Equivalente de Snellen; y
- Con o sin corrección. Si se utiliza corrección, se debe indicar y aplicar la limitación correcta.

	Primera o segunda clase	Tercera clase
Visión cercana Medido a 16 pulgadas	20/40	20/40
Visión intermedia Medido a 32 pulgadas; Solo para mayores de 50 años	20/40	No hay ningún requisito

I. Equipos y técnicas de examen

Nota: Si se requiere corrección para cumplir con los estándares, solo es necesario probar y registrar la agudeza visual corregida y se debe aplicar la limitación de la visión.

Equipo:

1. Cartilla de prueba de agudeza visual de cerca.
2. Para realizar pruebas de visión cercana a 16 pulgadas e intermedia a 32 pulgadas, se aceptan como sustitutos cualquier dispositivo de prueba de agudeza visual y heteroforia disponible en el mercado. Para realizar pruebas de visión intermedia, algunos equipos pueden requerir aparatos adicionales.

Técnicas de examen:

1. La agudeza visual cercana y la agudeza visual intermedia, si se requiere esta última, se determinan para cada ojo por separado y para ambos ojos juntos. Si el solicitante necesita anteojos para cumplir con los estándares de agudeza visual, se registran los resultados y se limita el certificado de manera adecuada. Si un solicitante no tiene lentes que lleven la agudeza visual intermedia y/o cercana a los estándares requeridos, o mejor, en cada ojo, no se emitirá ningún certificado.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VII	
	PAGINAS	347 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	6 mayo 2025

Remita al solicitante a un oftalmólogo para una evaluación y corrección visual apropiadas.

2. Cartilla de prueba de agudeza visual de cerca, con fecha de abril de 1993, debe utilizarse de la siguiente manera:
- a. El examen se lleva a cabo en una sala bien iluminada con la fuente de luz detrás del solicitante.

b. El solicitante sostiene el gráfico a 16 pulgadas (cerca) y 32 pulgadas (intermedio) de los ojos en una posición que proporcione una iluminación uniforme. Para garantizar que el gráfico se sostenga exactamente a 16 o 32 pulgadas de los ojos, se puede atar al gráfico una cuerda de esa longitud.

c. Se examina cada ojo por separado, con el otro ojo cubierto. Luego se examinan ambos ojos juntos.

d. El tipo de letra más pequeño leído correctamente con cada ojo por separado y con ambos ojos juntos se registra en valor lineal. Al realizar la prueba utilizando el Formulario de la AAC, el nivel de agudeza visual se registrará como la línea del tipo de letra más pequeño que el solicitante lea con precisión. El solicitante no debe tener permitido leer mal más de dos letras en cualquier línea.

e. Errores comunes:

1. Iluminación inadecuada del cuadro de prueba.

2. No mantener el gráfico a la distancia especificada del ojo.

3. No asegurarse de que el ojo no examinado esté cubierto.
3. Se pueden utilizar equipos sustitutos aceptables. Se deben seguir las instrucciones proporcionadas por el fabricante o el distribuidor al utilizar los dispositivos sustitutos aceptables para las pruebas mencionadas anteriormente.

II. Disposición médica aeroespacial

Para cualquier clase de certificado médico, cuando se requieren lentes correctivos para cumplir con cualquier parte o combinación de estándares de agudeza visual, el MEA debe agregar la siguiente limitación al certificado médico:

“REQUIERE DEL USO DE LENTES CORRECTORES”

Lentes de contacto que corrigen únicamente la agudeza visual cercana o intermedia no son aceptables para tareas de aviación.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VII	
	PAGINAS	348 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	6 mayo 2025

PUNTO 53A.VISIÓN DEL COLOR

53A. Visión del color
☐ Aprobar
☐ Fallar

I. Equipos y técnicas de examen

Nota: Si el aviador no aprueba las pruebas de visión de color aceptables, obtiene un certificado máximo de segunda clase con la limitación a vuelo diurno: marque la casilla "No aprueba" y agregue "Solo vuelo diurno" en las limitaciones. Si aprueba cualquier prueba de visión de color aceptable, marque "Aprobado".

- Las siguientes son pruebas de visión del color con placas pseudoisocromáticas aprobadas para fines de certificación médica de la AAC.
- Las placas deben estar iluminadas con al menos 20 velas, preferiblemente con una lámpara de caballete Macbeth, iluminación con luz del día o artificial de igual temperatura de color que las proporcionadas por los iluminantes normalizados CIE “C” o D65 especificados por la Comisión Internacional de alumbrado (CIE)
- Al solicitante sólo se le conceden tres segundos para interpretar y responder a una placa determinada.

EQUIPO	EDICIÓN
Compañía Óptica Americana [AOC]	1965
AOC-HRR	2 ^{da}
Richmond-HRR	4 ^{ta}
Dvorine	2 ^{da}
Ishihara	14 placa
	24 placas
	38 Placas
Richmond, 15 placas	1983

PRUEBAS ADICIONALES ACEPTABLES:

Puede utilizarse siguiendo las instrucciones que acompañan a los instrumentos.

- Linterna Farnsworth;
Prueba de visión del color OPTEC 900;
Ortoscopio Keystone;
Telebinocular Keystone;



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VII	
	PAGINAS	349 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	6 mayo 2025

Probador de visión OPTEC 2000 (números de modelo 2000 PM, 2000 PAME y 2000 PI): el probador DEBE contener la placa PIP de percepción de color FAR 2000-010 para ser aprobado;
OPTEC2500;
Probador de visión Titmus;
Titmus i400.

II. Disposición médica aeroespacial

Los siguientes criterios se aplican SOLAMENTE A LOS PILOTOS:

Un solicitante cumple con el estándar de visión del color si aprueba cualquiera de las pruebas de visión del color enumeradas en Técnicas de examen, Punto 52. Visión del color. Si un solicitante no cumple con el estándar de visión del color según la interpretación anterior, pero está calificado, el MEA debe emitir un certificado médico que incluya la limitación:

NO VÁLIDO PARA VUELOS NOCTURNOS NI POR CONTROL DE SEÑALES DE COLOR

Pruebas médicas operativas especializadas para solicitantes que no cumplen con el estándar. Los solicitantes que no aprueben la prueba de detección de la visión del color que se indica, pero que deseen un certificado médico de aviador sin la limitación de la visión del color, pueden recibir, si lo solicitan, la oportunidad de realizar y aprobar pruebas operativas adicionales de percepción del color. Si el aviador aprueba la(s) prueba(s) operativa(s) de percepción del color, se le emitirá una Declaración Medica Especial (DEME).

- Las pruebas operativas se determinan según la clase de certificado médico solicitado. La solicitud debe realizarse por escrito y dirigirse a la UMAFH.
- Los solicitantes de un certificado médico de tercera clase solo necesitan realizar la Prueba de Visión de Color Operacional (OCVT).
- Primera o Segunda Clase que no aprueben la prueba de visión de colores, pero desea eliminar la restricción a vuelo diurno deberá realizar una prueba de luces. La prueba de luces será solicita por el MEA o el usuario a la UMAFH para la programación y se realizará como esta descrita en el Manual de Procedimiento de Medicina Aeronautica.
- En caso de que no apruebe la prueba de luces podrá realizar una prueba de campo en vuelo o simulador.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VII	
	PAGINAS	350 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	6 mayo 2025

- Lentes correctores de la visión del color (por ejemplo, X-Chrom). La AAC no acepta este tipo de lentes como medio para corregir las deficiencias de la visión del color de un piloto.

Cualquier prueba que no se incluya específicamente en la lista anterior es un método inaceptable para la obtención del certificado médico de la AAC.

Un solicitante de un certificado médico de piloto de primera o segunda clase que tenga una visión defectuosa de los colores y desee un certificado médico de piloto sin la limitación de la visión de los colores primero debe realizar una prueba de luces de torre y en caso de no aprobar se puede solicitar una Prueba Médica Operativa (PVO) de visión de los colores. La PVO de visión de los colores se realiza en la aeronave o simulador, incluida la prueba en vuelo. Consiste en lo siguiente:

1. Leer e interpretar correctamente y en tiempo oportuno los instrumentos o pantallas de aviación.
2. Reconocer el terreno y los obstáculos de manera oportuna.
3. Identificar visualmente y de manera oportuna la ubicación, el color y el significado de las luces aeronáuticas como, pero no limitado a, luces de otras aeronaves en las cercanías, sistemas de iluminación de pista, etc.

Se llenará el formulario AAC/MED/0315 para pruebas médicas operativas y se incluirán los 3 puntos anteriores a evaluar por un inspector autorizado.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VII	
	PAGINAS	351 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	6 mayo 2025

PUNTO 54. CAMPO DE VISIÓN

54. Campo de visión
☐ Normal
☐ Anormal

I. Equipos y técnicas de examen

A. Objetivo de pared cuadrada con superficie negra mate de cincuenta pulgadas con punto de fijación central blanco;

Objeto de prueba blanco de un milímetro sobre soporte con mango negro:

1. El solicitante debe estar sentado a 40 pulgadas del objetivo.
2. Se debe colocar un oclisor sobre el ojo derecho del solicitante.
3. Se debe indicar al solicitante que mantenga el ojo izquierdo enfocado en el punto de fijación.
4. El objeto de prueba blanco debe moverse desde el borde exterior del objetivo de pared hacia el punto de fijación en cada uno de los ocho radiales de 4 grados.
5. El resultado debe registrarse en una hoja de trabajo como el número de pulgadas desde el punto de fijación en el que el solicitante identifica por primera vez el objetivo blanco en cada radial.
6. La prueba debe repetirse con el ojo izquierdo del solicitante ocluido y el ojo derecho enfocado en el punto de fijación.

B. Técnicas alternativas:

1. Se puede utilizar un perímetro estándar en lugar del procedimiento anterior. Con este método, cualquier desviación significativa de la configuración normal del campo requerirá la evaluación de un oftalmólogo.
2. Confrontación directa. Esta es la alternativa menos aceptable, ya que evalúa la visión periférica y sólo de manera macroscópica el tamaño del campo visual y los defectos visuales. El MEA, de pie frente al solicitante, le pide a este que mire su nariz mientras avanza dos dedos en movimiento desde ligeramente detrás y hacia un costado del solicitante en cada uno de los cuatro cuadrantes. Cualquier desviación significativa de lo normal requiere una evaluación oftalmológica.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VII	
	PAGINAS	352 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	6 mayo 2025

II. Disposición médica aeroespacial

1. Consultas Oftalmológicas.

Si un solicitante no logra identificar el objetivo en cualquier presentación a una distancia de menos de 23 pulgadas del punto de fijación, se debe solicitar la evaluación de un oftalmólogo. Este es un requisito para todas las clases de certificación.

2. Glaucoma.

El MEA puede facilitar la revisión de la AAC obteniendo un informe de Evaluación oftalmológica para glaucoma de un oftalmólogo tratante o evaluador.

Si se documenta una alteración considerable en la visión nocturna, la AAC puede limitar el certificado médico: NO VÁLIDO PARA VUELOS NOCTURNOS.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VII	
	PAGINAS	353 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	6 mayo 2025

PUNTO 55. HETEROFORIA

55. Heteroforia 20' (en dioptrías prismáticas)	Esoforia	Exofofia	Hiperforia derecha	Hiperforia izquierda

I. Equipos y técnicas de examen Equipo:

- 1. Varilla de Maddox roja con mango.
- 2. Barra de prismas horizontal con prismas graduados que comienzan con una dioptría prismática y aumentan en potencia hasta al menos ocho dioptrías prismáticas.
- 3. Sustitutos aceptables: Cualquier dispositivo de prueba de agudeza visual y heteroforia disponible comercialmente.

Existen probadores sustitutos aprobados específicos para la visión del color, que pueden no incluir algunas máquinas de prueba de la vista disponibles comercialmente. Para obtener una lista aprobada, consulte el punto 53a. Visión del color.

II. Técnicas de examen:

Los procedimientos de prueba que se deben utilizar acompañan a los instrumentos.

III. Disposición médica aeroespacial

- 1. Primera y segunda clase: si un solicitante supera los estándares de heteroforia (1 dioptría prismática de hiperforia, 6 dioptrías prismáticas de esofofia o 6 dioptrías prismáticas de exofofia), pero no muestra evidencia de diplopía o patología ocular grave y todos los demás aspectos del examen son favorables, el MEA no debe retener ni denegar el certificado médico. Se debe informar al solicitante que la AAC puede requerir un examen adicional por parte de un oftalmólogo calificado.
- 2. Tercera clase: Los solicitantes de un certificado de tercera clase no están obligados a someterse a una prueba de heteroforia. Sin embargo, si un solicitante tiene estrabismo o antecedentes de diplopía, el MEA debe DIFERIR la emisión de un certificado y enviar la solicitud a la UMAFH.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VII	
	PAGINAS	354 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	6 mayo 2025

PUNTO 56. PRESIÓN ARTERIAL

56. Presión arterial	Sistólica	Diastólica
(Milímetros de Mercurio sentado)		

I. Técnicas de examen

De acuerdo con los procedimientos clínicos aceptados, la presión arterial de rutina debe tomarse con el solicitante sentado. No se le debe negar ni postergar la certificación de primera, segunda o tercera clase a un solicitante a menos que las lecturas de presión arterial posteriores en decúbito excedan las contenidas en esta Guía. Se debe anotar cualquier condición que pueda afectar negativamente la validez de la lectura de presión arterial.

II. Disposición médica aeroespacial

A. Examinando opciones

1. El MEA debe emitir un certificado médico a un solicitante cuya presión no exceda los 155 mm de mercurio sistólica y los 95 mm de mercurio diastólica máxima, que no haya usado medicamentos antihipertensivos durante 30 días y que esté calificado.
2. Si la presión arterial del aviador está elevada en la clínica, tiene alguna de las siguientes opciones:
 - Vuelva a controlar la presión arterial. Si el piloto cumple con los límites especificados por la AAC en el segundo intento, anótelos en el PUNTO 61 junto con ambas lecturas.
 - Haga que el aviador regrese a la clínica 3 días separados durante un período de 7 días. Si el aviador cumple con los límites especificados por la AAC durante estos nuevos controles, anote esto y las lecturas en el PUNTO 61. También anote si hubo una razón para la elevación de la presión arterial.
 - Envíe al piloto de regreso a su médico tratante para una nueva evaluación. Si es necesario ajustar la medicación, se aplica un período de prohibición de vuelo de 7 días para verificar que no haya problemas con la medicación.

El MEA debe diferir la emisión de un certificado médico a cualquier solicitante cuya hipertensión no haya sido evaluada, que use medicamentos inaceptables, cuyo estado médico no esté claro, cuya hipertensión no esté controlada, que manifieste efectos adversos significativos de la medicación, o cuya certificación haya sido previamente reservada específicamente a la AAC.

Evaluación inicial y de seguimiento de pacientes hipertensos en tratamiento - Ver [CAPE - Hoja de trabajo sobre hipertensión](#) (en el cuadro de disposiciones, punto 36. Corazón).



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VII	
	PAGINAS	355 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	6 mayo 2025

PUNTO 57. PULSO

57. Pulso (en reposo)

I. Normas

Las normas médicas no especifican qué frecuencias de pulso son, en sí mismas, motivo de descalificación para la certificación médica. Sin embargo, estas pruebas se utilizan para determinar el estado y la capacidad de respuesta del sistema cardiovascular. Las frecuencias de pulso anormales pueden ser motivo para realizar evaluaciones adicionales del sistema cardiovascular.

II. Técnicas de examen

La frecuencia del pulso se determina con el individuo relajado en posición sentada.

III. Disposición médica aeroespacial

Si hay bradicardia, taquicardia o arritmia, se justifica una evaluación adicional y puede indicarse una postergación (ver [Punto 36. Corazón](#)). Puede ser necesaria una evaluación cardíaca para determinar las calificaciones del solicitante. El estrés temporal o la fiebre pueden, en ocasiones, dar lugar a lecturas de pulso anormales. Si el MEA cree que este es el caso, se le deben dar al solicitante unos días para recuperarse y luego se le debe volver a realizar la prueba. Si esto no es posible, el MEA debe postergar la emisión, a la espera de una evaluación adicional.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VII	
	PAGINAS	356 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	6 mayo 2025

PUNTO 58. PRUEBA DE ORINA/ANÁLISIS DE ORINA

58. Análisis de orina (si es anormal, dar resultados)	Albúmina	Azúcar
☐ Normal		
☐ Anormal		

I. Técnicas de examen

Cualquier procedimiento de laboratorio estándar es aceptable para estas pruebas.

II. Disposición médica aeroespacial

La glucosuria o proteinuria es motivo de aplazamiento de la emisión del certificado médico hasta que estudios adicionales determinen el estado de los sistemas endocrino y/o urinario. Si se ha determinado que la glucosuria no se debe a una intolerancia a los carbohidratos, el MEA puede emitir el certificado. La proteinuria en cantidades mínimas o 1+ en ausencia de antecedentes de enfermedad renal no es motivo de denegación.

El MEA puede solicitar pruebas urinarias adicionales cuando así lo indique la historia o el examen. Estas pruebas deben informarse en el Formulario 0309 de la AAC o adjuntarse al formulario como anexo.

Véase el [punto 48., Sistémico general](#)



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VII	
	PAGINAS	357 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	6 mayo 2025

PUNTO 59. ECG

59. ECG (Fecha)		
M.	DD	AAAA

I. Técnicas de examen

A. Cuándo se requiere un ECG/EKG:

Clase	Edad del solicitante el día del examen	Se requiere un ECG en los siguientes intervalos
1º, 2do o 3era	Inicial	
1º	Renovación, Menores de 30 años	No requerido
1º	Renovación, 30 a 49 años	Bianual en edades pares, después de los 40 en 1er semestre de edad par.
1º	Renovación, 50 años o mas	Anual en 1er Semestre
2do o 3era	Renovación, 40 a 49 años	Cada 5 años
2do o 3era	Renovación, 50 o mas	Cada 2 años edades par.

En otras ocasiones, un MEA puede solicitar un ECG/EKG (para todas las clases):

En cualquier momento en que el aviador tenga antecedentes o hallazgos en el examen físico que sugieran una anomalía clínicamente significativa.

B. Requisitos técnicos/equipos de ECG:

- La AAC no requiere un tipo específico de máquina, sin embargo, la máquina de ECG utilizada debe proporcionar una imagen clara Y cumplir con los siguientes requisitos técnicos:
- Se requiere un ECG completo de 12 derivaciones. (No se aceptará ningún ECG inferior a 12 derivaciones).
- Debe registrarse a 25 mm/seg a 10 mV. Las formas de onda de 5 mV pueden no tener suficiente voltaje para su interpretación.
- NO se aceptarán grabaciones a 50 mm/seg.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VII	
	PAGINAS	358 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	6 mayo 2025

- Deberá ser informado por Medicina Interna o Cardiología.

Variantes normales

Los siguientes hallazgos comunes del ECG se consideran variantes normales y no son motivo de aplazamiento a menos que el aviador presente síntomas o existan otras preocupaciones. Los aviadores que tengan estos hallazgos pueden ser certificados, si están calificados de otra manera:

- Repolarización temprana
- Ritmo auricular ectópico
- Bloqueo AV (auriculoventricular) de primer grado con intervalo PR menor a 300 ms (0,30s)
- Bloqueo incompleto de rama derecha del az de His (BBRIH)
- Eje indeterminado
- Retraso de la conducción intraventricular (IVCD)
- Anormalidad auricular izquierda
- Desviación del eje izquierdo, menor o igual a -30 grados
- Hipertrofia ventricular izquierda sólo por criterios de voltaje
- Ritmo auricular bajo
- Bajo voltaje en las derivaciones de las extremidades (puede ser un signo de obesidad o hipotiroidismo).
- Contracción auricular prematura (CAP): múltiple, asintomática
- Contracción ventricular prematura (CVP): solo una; 2 o más en el ECG requieren evaluación.
- QT corto – si no hay antecedentes de arritmia
- Arritmia sinusal
- Bradicardia sinusal. Hasta los 49 años si la frecuencia cardíaca es >44; 50 años o más si la frecuencia cardíaca es >48
- Taquicardia sinusal: frecuencia cardíaca < 110
- Marcapasos auricular errante.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VII	
	PAGINAS	359 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	6 mayo 2025

PUNTOS 60 – 64 DEL FORMULARIO 0309

PUNTO 60. OTROS EXÁMENES

60. Otras pruebas realizadas

I. Técnicas de examen

Se puede proporcionar información médica adicional a través de una historia clínica adicional, procedimientos de examen clínico adicionales y procedimientos de laboratorio complementarios.

Si se necesita información médica adicional, en función de la historia clínica y los hallazgos, el MEA está autorizado a solicitar registros hospitalarios y ambulatorios previos y a solicitar exámenes complementarios, incluidas pruebas de laboratorio y exámenes por parte de especialistas médicos apropiados. El MEA debe analizar la necesidad con el solicitante. Se le debe informar al solicitante sobre los tipos de exámenes adicionales necesarios y el tipo de especialista médico al que debe consultar. La responsabilidad de garantizar que se envíen estos exámenes y que se paguen los cargos u honorarios recaerá en el solicitante. Todos los informes deben enviarse a la UMAFH, a menos que se indique lo contrario.

PUNTO 61. COMENTARIOS SOBRE LA HISTORIA Y LOS HALLAZGOS

Los comentarios sobre todos los hallazgos positivos de la historia clínica o del examen médico deben ser reportados por Número de punto en el espacio de notas o en este espacio. El punto 61 brinda al MEA la oportunidad de reportar observaciones y/o hallazgos que no se solicitan en el formulario de solicitud. Las inquietudes sobre el comportamiento del solicitante, situaciones anormales que surjan durante el examen, hallazgos inusuales, antecedentes no reportados y otra información que se considere pertinente a la seguridad de la aviación deben ser reportadas en el punto 61. El MEA debe registrar el nombre, la dosis, la frecuencia y el propósito de todos los medicamentos que usa actualmente.

Si no hay antecedentes médicos significativos ni hallazgos físicos anormales, el MEA debe indicarlo marcando el bloque correspondiente.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VII	
	PAGINAS	360 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	6 mayo 2025

PUNTO 62. NOMBRE DEL SOLICITANTE

62. Nombre del solicitante

Se deberá ingresar el nombre del solicitante.

PUNTO: “Se expidió”

El MEA debe marcar la casilla correspondiente para indicar el estado de la solicitud de Certificado Médico.

Se expidió:

- ☐ Certificado médico
- ☐ No se emitió certificado: se aplazó para una evaluación adicional
- ☐ Ha sido denegado – Carta de denegación emitida (copia adjunta)

- A. Rechazo del solicitante o examen no completo:** Si el solicitante se retira antes de que finalice el examen o elige no continuar si se requiere más información o evaluación: Anote en el PUNTO 61 que no emita ningún certificado y comuníquese con la UMAFH para obtener instrucciones.
- B. Emisión de MEA:** Cuando el MEA reciba toda la información requerida Y el solicitante cumpla con todos los estándares médicos de la AAC para la clase solicitada, el MEA podrá emitir un certificado médico. Si el solicitante tiene una Autorización de Certificado Médico de Excepción, consulte la Carta de Autorización para determinar si también debe agregar un límite de tiempo.
- C. Aplazamiento de MEA:** MEA debe DIFERIR si:
- La tabla de disposición o Carta de Autorización instruye al MEA a diferir;
 - Se necesita más información o una evaluación más profunda;
 - Existe incertidumbre sobre la importancia de los hallazgos; o
 - El solicitante no proporcionó los documentos requeridos.
- Anotar en el PUNTO 61 cualquier inquietud, hallazgo o si se solicitó más información; no emitir ningún certificado y transmitir como diferido.
- D. Denegación de MEA:** Si el MEA determina que el solicitante claramente no es elegible para la certificación, entregue al solicitante una copia firmada y fechada Carta de negación La carta le indica al solicitante los motivos de la denegación y cómo solicitar una reconsideración. El MEA debe enviar una copia de la carta de denegación a la UMAFH.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VII	
	PAGINAS	361 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	6 mayo 2025

PUNTO 63. DEFECTOS DESCALIFICANTES

Deberá anotar las limitaciones que considere si en tal caso existen.

PUNTO 64. DECLARACIÓN DEL MÉDICO EXAMINADOR

Cualquier hallazgo importante que considere para la emisión del certificado médico debe ser anotado en este campo.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VII	
	PAGINAS	362 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	6 mayo 2025

CONDICIONES CAPE

Condiciones que los AME/MEA Pueden Emitir (CAPE) es una serie de condiciones que permiten a los MEA emitir regularmente si el solicitante cumple con los parámetros de la Hoja de trabajo de condiciones de CAPE. Las hojas de trabajo brindan instrucciones detalladas para el MEA analice si cumple con las condiciones. Requisitos específicos para el solicitante.

1. Revise la tabla de disposición ANTES de la hoja de trabajo CAPE para verificar que se requiere un CAPE.
2. Si se cumplen TODOS los criterios de CAPE y el solicitante está calificado, El MEA puede emitir la autorización en el primer examen o la primera vez que se le informa la condición sin comunicarse con UMAFH. Remita los documentos de respaldo a la AAC.
3. Si no se cumplen los requisitos, el MEA deberá DIFERIR el examen y enviar los documentos de respaldo a la AAC.
4. Anote en el PUNTO 61 con una de las tres opciones permitidas que se encuentran en la parte inferior de las hojas de trabajo de CAPE.

Hojas de trabajo de CAPE:

- ARTRITIS
- ASMA
- CÁNCER DE VEJIGA
- CÁNCER DE MAMA
- TROMBOCITOPENIA INMUNITARIA CRONICA (TP1-c)
- ENFERMEDAD RENAL CRÓNICA
- LEUCEMIA LINFOCITICA CRONICA (LLC)/ LINFOMA LINFOCITICO DE CELULAS PEQUEÑAS (LLL)
- COLITIS
- CANCER DE COLON
- TEMBLOR ESENCIAL
- GLAUCOMA
- HEPATITIS C CRÓNICA
- HIPERTENSIÓN
- HIPOTIROIDISMO
- MIGRAÑA Y DOLOR DE CABEZA CRÓNICO
- REPARACIÓN DE LA VÁLVULA MITRAL
- SINDROME DE OVARIO POLIQUISTICO (SOP)



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VII	
	PAGINAS	363 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	6 mayo 2025

- PREDIABETES
- HEMOCROMATOSIS PRIMARIA
- CÁNCER DE PRÓSTATA
- PSORIASIS
- CÁNCER RENAL
- CÁLCULOS RENALES RETENIDOS
- CANCER DE TESTÍCULO
- GESTIÓN DE LA PÉRDIDA DE PESO



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VII	
	PAGINAS	364 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	6 mayo 2025

PROTOSLOS Y MEDICAMENTOS

PROTOSOLO PARA EL BLOQUEO DE RAMA (BHE)

- A. **PREVIAMENTE DOCUMENTADO Y EVALUADO:** No se requiere evaluación adicional a menos que haya un cambio en la condición.
- B. **DERECHA (RBBB):** Si se identifica un RBBB completo en:
- **Edad 35* o menos** -Si por lo demás está sano, normalmente no necesitará evaluación cardiovascular. Anotar en el PUNTO 61.
 - **36 años o más** (u otra indicación) - Requerirá una evaluación cardíaca que incluya:
 - Narrativa + laboratorio (hemoglobina A1c + panel lipídico)
 - Eco de estrés
- C. **IZQUIERDA (LBBB):** Un BRI en una persona de cualquier edad requerirá una evaluación cardíaca que incluya:
- Evaluación Cardiovascular = Narrativa + laboratorio (hemoglobina A1c + panel lipídico)

ACCIONES DE MEA:

A las personas con un resultado negativo en la evaluación se les puede emitir el certificado médico correspondiente con las anotaciones en el PUNTO 61 y presentar los documentos de evaluación para su conservación en el PUNTO 61. No se requiere ningún seguimiento. Si se producen cambios en el futuro, se puede requerir una nueva evaluación cardiovascular.

Si se observan áreas de isquemia, generalmente se indicará una angiografía coronaria para el diagnóstico definitivo. Si se diagnostica una enfermedad coronaria significativa, consulte las pautas de emisión especial.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VII	
	PAGINAS	365 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	6 mayo 2025

PROTOCOLO PARA EVALUACIÓN CARDIACA (CVE)

Considerar Ecocardiograma, Electrocardiograma, Holter o Prueba de Esfuerzo según lo determine el médico tratante.

Un resumen detallado del historial de cualquier comorbilidad o condición cardíaca que incluya:

- Antecedentes médicos personales y familiares, incluidas enfermedades cardíacas prematu ras;
- Medicamentos actuales, dosis y efectos secundarios (si los hubiera);
- Hallazgos clínicos cardíacos y del examen físico general;
- Resultados de cualquier prueba realizada;
- Diagnóstico;
- Evaluación y plan (pronóstico); y
- Seguimiento.

Debe incluir específicamente:

- Si es hospitalizado o procedimiento, incluya un resumen de los eventos que llevaron a la(s) intervención(es) cardíaca(s) o al tratamiento;
- Una declaración sobre la capacidad funcional del individuo y si ha sido autorizado a regresar a la actividad regular;
- Intenta cumplir con las pautas para factores de riesgo modificables (como niveles de lípidos, uso de aspirina, uso de betabloqueantes y dejar de fumar según el Colegio Americano de Cardiología y la Asociación Americana del Corazón); y
- Pronóstico de incapacitación.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VII	
	PAGINAS	366 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	6 mayo 2025

VARIANTES NORMALES DE ELECTROCARDIOGRAMA

Los siguientes hallazgos comunes del ECG se consideran variantes normales y no son motivo de aplazamiento a menos que el aviador presente síntomas o existan otras preocupaciones. Los aviadores que tengan estos hallazgos pueden ser certificados, si están calificados de otra manera:

- Repolarización precoz
- Ritmo auricular ectópico
- Bloqueo AV (auriculoventricular) de primer grado con intervalo PR menor a 300 ms (0,30 s)
- Bloqueo incompleto de rama derecha del haz de His (BBRIH)
- Eje indeterminado
- Retraso de la conducción intraventricular (IVCD)
- Anormalidad auricular izquierda
- Desviación del eje izquierdo, menor o igual a -30 grados
- Hipertrofia ventricular izquierda sólo por criterios de voltaje
- Ritmo auricular bajo
- Bajo voltaje en las derivaciones de las extremidades (puede ser un signo de obesidad o hipotiroidismo).
- Contracción auricular prematura (CAP): múltiple, asintomática
- Contracción ventricular prematura (CVP): solo una; 2 o más en el ECG requieren evaluación.
- QT corto – si no hay antecedentes de arritmia
- Arritmia sinusal
- Bradicardia sinusal. Hasta los 49 años si la frecuencia cardíaca es >44; 50 años o más si la frecuencia cardíaca es >48
- Taquicardia sinusal: frecuencia cardíaca < 110
- Marcapasos auricular errante



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VII	
	PAGINAS	367 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	6 mayo 2025

ESPECIFICACIONES DE LA AAC PARA EVALUACIÓN NEUROLÓGICA

INFORMACIÓN PARA EL AVIADOR: Para garantizar que la evaluación neurológica cumpla con los requisitos de la AAC, le recomendamos encarecidamente que comparta todas las páginas de esta hoja de especificaciones con su neurólogo. Su médico examinador de aviación (MEA) o su médico personal pueden ayudarlo a encontrar un neurólogo certificado. La AAC exige una evaluación neurológica para determinar su capacidad para obtener un certificado médico. La evaluación debe cumplir con los siguientes criterios para ser considerada:

- Actual (debe realizarse dentro de los últimos 90 días);
- La evaluación debe cumplir con los criterios de evaluación neurológica integral enumerados en el punto A a continuación.

Lo siguiente provocará un retraso en el procesamiento de su solicitud médica:

- Evaluaciones que no cumplan los criterios anteriores;
- Evaluación del neurólogo que no aborde toda la información solicitada en el punto A;
- Información solicitada faltante o incompleta en los puntos B - D.

IMPORTANTE:

- Verifique que todos los CD enviados se puedan.
- *EEG– proporcionar tanto un informe interpretativo (en papel)
- El nombre del aviador y la identificación de referencia de la AAC deben aparecer en toda la correspondencia y los informes.
- Envíe todos los registros y pruebas solicitados, incluida la evaluación neurológica.

INFORMACIÓN PARA EL NEURÓLOGO: Su paciente es un aviador que debe cumplir con los requisitos reglamentarios para que se le emita un certificado médico. Su informe exhaustivo debe proporcionar un cuadro neurológico completo para que la AAC lo revise y tome una decisión sobre la emisión. La información que proporcione será revisada por un médico con experiencia en medicina aeroespacial; por lo tanto, no esperamos que aborde las implicaciones aeroespaciales en esta evaluación, sino que proporcione los hechos clínicos, los hallazgos históricos y de exámenes, y la opinión de un especialista en relación con las inquietudes y/o afecciones neurológicas de este aviador.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VII	
	PAGINAS	368 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	6 mayo 2025

A. EVALUACIÓN NEUROLÓGICA INTEGRAL

La evaluación y el examen neurológicos deben ser lo suficientemente detallados para permitir una comprensión clara de la naturaleza y el alcance del trastorno neurológico y de cualquier limitación. El informe presentado a la AAC debe incluir, como mínimo, lo siguiente:

1. **Nombre, dirección y número de teléfono del neurólogo que realiza la evaluación.**
2. **Fecha de la evaluación.**
3. Historial detallado de la afección neurológica en orden cronológico desde el momento de aparición de los síntomas, el diagnóstico o la presentación hasta la actualidad. Debe incluir una descripción detallada de los síntomas, así como los hallazgos positivos y negativos relevantes. Tenga en cuenta que, para la seguridad de la aviación, el historial de limitaciones cognitivas y funcionales es tan importante como los síntomas físicos. Identifique las fuentes de información cuando corresponda, como el historial obtenido directamente del paciente, el historial de otras personas o testigos o el historial obtenido a partir de la revisión de registros, indicando el registro o registros de origen.
4. Descripción detallada de tratamientos pasados y resultados.
5. **Historial médico, quirúrgico y psiquiátrico pasado.**
6. **Medicamentos:**
 - a. Incluya todos los medicamentos a base de hierbas, de venta libre y/o recetados;
 - b. Documentar el nombre, la dosis, la frecuencia, el motivo de uso y los efectos secundarios;
 - c. Si se iniciaron, suspendieron o cambiaron medicamentos recientemente, anote la fecha y el motivo; y
 - d. Tenga en cuenta cualquier alergia a medicamentos.
7. **Historia social y familiar:**
 - a. Funcionamiento ocupacional o educativo actual;
 - b. Uso de cafeína, alcohol, tabaco y otras sustancias; y
 - c. Cualquier antecedente neurológico familiar pertinente (por ejemplo, convulsiones, accidente cerebrovascular, migraña, enfermedad neurodegenerativa y/o neuromuscular, etc.)
8. **Examen físico:**
 - a. Un examen neurológico completo: signos vitales, examen oftalmoscópico, examen cardiovascular enfocado (por ejemplo, carótida, auscultación cardíaca, pulsos periféricos/perfusión); examen del estado mental (con un



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VII	
	PAGINAS	369 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	6 mayo 2025

instrumento de detección estandarizado [ver a continuación]); nervios craneales II-XII, examen motor que incluya mención de volumen, tono, fuerza y rango de movimiento; examen sensorial; reflejos tendinosos profundos; coordinación; praxis; marcha y estación; y otro examen específico que se considere necesario;

- b. Evaluación del estado mental, utilizando uno de los siguientes instrumentos de detección*: Evaluación cognitiva de Montreal (MoCA), prueba breve de estado mental de Kokmen o prueba de estado mental de la Universidad de St. Louis (SLUMS) realizada de acuerdo con las instrucciones publicadas para la prueba específica. Presentar una copia de las hojas de puntaje de la prueba; y

*Notas:

- No es necesario realizar la evaluación si se ha realizado una evaluación neuropsicológica integral actual. Se deben presentar el informe neuropsicológico y los resultados de las pruebas.
 - El Mini Examen del Estado Mental de Folstein (MMSE) NO es aceptable.
- c. Describa todos los hallazgos positivos y negativos pertinentes del examen y todas las limitaciones funcionales identificadas.

- 9. **Resultados de imágenes, pruebas o procedimientos de diagnóstico** realizados y su importancia.
- 10. **Diagnóstico primario, cualquier diagnóstico secundario y etiología de la afección.** Si corresponde, incluya un análisis de los diagnósticos diferenciales que se consideraron y por qué se excluyeron.
- 11. **Plan de tratamiento** que incluya:
 - a. Investigaciones/pruebas a realizar;
 - b. Nuevos medicamentos, cambios de medicación u otras terapias;
 - c. Plan de tratamiento futuro; y
 - d. Intervalo para el próximo seguimiento programado
- 12. **Pronóstico y evaluación de riesgos:** Si bien la evaluación final del riesgo aeromédico será determinada por la AAC, valoramos su opinión sobre la posibilidad de incapacitación repentina (accidente cerebrovascular, convulsiones, etc.); incapacitación sutil (tiempos de reacción lentos, deterioro de la memoria, deterioro de la capacidad para realizar múltiples tareas); u otro impedimento que pueda afectar negativamente la seguridad de la aviación.
- 13. **Copias de cualquier registro médico pertinente revisado,** incluidas las pruebas realizadas como parte de la evaluación. Nota: Al enviar registros de tratamiento de otros médicos, asegúrese de que incluyan las notas clínicas



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VII	
	PAGINAS	370 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	6 mayo 2025

reales del médico, NO solo el resumen de la visita de atención posterior al paciente o el resumen del paciente

Pruebas, tratamientos u otros registros previos:

Además de la evaluación neurológica integral, el aviador debe proporcionar lo siguiente (elementos BD a continuación). Consulte la página siguiente para conocer las especificaciones de presentación de documentos.

B. REGISTROS DE TRATAMIENTOS PREVIOS

Los registros de tratamientos previos del médico tratante actual o anterior son un aspecto importante de la evaluación. Al enviar los siguientes registros de tratamientos a la AAC, incluya todo lo siguiente en el formato* indicado:

- 1. Visita al consultorio médico y/o notas de progreso hasta la fecha con las notas clínicas reales del médico, NO el resumen de la visita de atención posterior al paciente o el resumen del paciente; y
- 2. Copias de cualquier EEG, tomografía computarizada, resonancia magnética, análisis de laboratorio u otras pruebas realizadas*

C. IMÁGENES/PRUEBAS*

Esto puede incluir tomografía computarizada, resonancia magnética, ecografía, radiografías, angiografía por tomografía computarizada, angiografía por resonancia magnética, electroencefalografía u otras pruebas solicitadas por el neurólogo u otro médico. Los registros de pruebas presentados deben incluir:

- 1. **Informes interpretativos** (el informe radiológico final, TODAS las páginas);
- 2. **Imágenes reales** en un disco compacto (CD); y
- 3. **Grabaciones de EEG***: EEG con falta de sueño: despierto, dormido y con provocación (hiperventilación, luz estroboscópica/fótica)

D. REGISTROS DE HOSPITAL, SALA DE EMERGENCIAS (ER) Y TRATAMIENTO

Por cada hospitalización o visita a urgencias por una afección o problema neurológico, deberá presentar:

- 1. Informes de transporte de emergencia (por ejemplo, ambulancia, primeros auxilios, servicios médicos de urgencia), si fue requerido.
- 2. Registro de urgencias, pruebas, resultados de laboratorio y pruebas de detección de drogas;
- 3. Historial de admisión y examen físico;
- 4. Resumen del alta hospitalaria (NO las instrucciones de alta del paciente);



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VII	
	PAGINAS	371 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	6 mayo 2025

- 5. Informes de consultores (por ejemplo, consulta de neurología, consulta de cardiología, etc.);
- 6. Informes operatorios y de procedimientos (por ejemplo, informe de cirugía, angiogramas, etc.);
- 7. Pruebas de laboratorio y patología;
- 8. Análisis de sangre, muestras de patología quirúrgica;
- 9. Imágenes/pruebas*; y
- 10. Informes de EEG y CD con grabaciones de EEG reales*

El nombre del aviador y la identificación de referencia de la AAC deben aparecer en toda la correspondencia y los informes.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VII	
	PAGINAS	372 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	6 mayo 2025

NO EMITIR MEDICAMENTOS

Si el solicitante está tomando alguno de los siguientes medicamentos, el MEA debe DIFERIR el examen. NO emita un certificado médico a los solicitantes que estén usando cualquiera de las siguientes clases de medicamentos o medicamentos para cualquier afección:

NO EMITIR

MEDICAMENTOS DE ANGINA	• nitratos (nitroglicerina, dinitrato de isosorbide) • ranolazina
ANTICOLINÉRGICOS (ORALES)	• atropina • Medicamentos para la vejiga hiperactiva con estructura terciaria que con llevan fuertes advertencias sobre el potencial de sedación y deterioro cognitivo: ◦ tolterodina (Detrol) ◦ Oxibutinina (destilación) ◦ solifenacina (Vesicare) • Parkinsonismo ◦ benzotropina (Cogentin)
TRATAMIENTOS CONTRA EL CÁNCER	Incluye muchos medicamentos de quimioterapia, radioterapia e inmunoterapia, ya sea que se usen para terapia de inducción, mantenimiento o supresor.
SUSTANCIAS CONTROLADAS	• Incluida la marihuana medicinal, incluso si está legalmente permitida o prescrita por la ley estatal. • Cualquier receta abierta para el uso crónico de cualquier droga o sustancia sin resolución. (Si es de uso a corto plazo, consulte "analgésicos" y "ansiolíticos" en la sección de "No Volar").
MEDICACIÓN DIABÉTICA	• pramlintida (Symlin) La mayoría de los medicamentos para la diabetes están permitidos. Consulte Combinaciones aceptables de medicamentos para la diabetes.
AGONISTAS DE LA DOPAMINA	• Utilizados para la enfermedad de Parkinson u otras afecciones médicas: ◦ bromocriptina (Cycloset, Parlodel) ◦ pramipexol (Mirapex), ropinirol (Requip) ◦ rotigotina (NeuPro)
ANTIHIPERTENSIVOS (DE ACCIÓN CENTRAL)	• Incluyendo, pero no limitado a: ◦ clonidina ◦ guanabenz, metildopa, reserpine
MEDICACIÓN CONTRA LA MALARIA	• mefloquina (Lariam) La mayoría de los otros medicamentos contra la malaria están permitidos.
MEDICAMENTOS PSIQUIÁTRICOS O PSICOTRÓPICOS	• Incluso cuando se usa para afecciones distintas a la salud mental. Incluyendo, pero no limitado a: ◦ Antidepresivos (algunos están permitidos) ◦ Ansiolíticos (algunos son "No Volar", vea esa sección) ◦ Antipsicóticos ◦ Medicamentos para el trastorno por déficit de atención (TDA) o el trastorno por déficit de atención con hiperactividad (TDAH) ◦ Estabilizadores del estado de ánimo ◦ Estimulantes ◦ Tranquilizantes



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VII	
	PAGINAS	373 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	6 mayo 2025

MEDICAMENTOS PARA LAS CONVULSIONES	Incluso si se usa para afecciones no convulsivas (por ejemplo, migrañas)
ESTEROIDES, DOSIS ALTAS	Más de 20 mg de prednisona o equivalente de prednisona por día.
PÉRDIDA DE PESO	• Simpaticomiméticos (por ejemplo, fentermina [Adipex]) • bupropión + naltrexona (Contrave)

Nota: Se permite el uso de vareniclina (Chantix) para dejar de fumar

MEDICAMENTOS NO VOLAR

Los siguientes medicamentos tienen perfiles de seguridad aeromédicamente preocupantes. Todos los medicamentos que se enumeran a continuación pueden causar sedación o somnolencia, afectando la función cognitiva y degradando seriamente el rendimiento del piloto. El deterioro puede ocurrir incluso cuando el individuo se siente alerta y aparentemente funciona normalmente. El piloto puede "ignorar la afectación en su capacidad".

El MEA debe advertir a los pilotos sobre el uso y proporcionar tiempos de espera adicionales sin vuelo cuando corresponda. Si el solicitante está usando los siguientes medicamentos de manera rutinaria, el MEA debe DIFERIR.

NO VOLAR

MEDICAMENTOS PARA LA ALERGIA (1.ª GENERACIÓN)	Antihistamínicos sedantes: • Se encuentra en muchos medicamentos de venta libre para alergias y otros tipos de medicamentos, como agente único o en cualquier producto combinado. • Se aplica a formulaciones nasales, oftálmicas y orales. ○ difenhidramina (Benadryl) ○ clorfeniramina (Coricidina; ChlorTrimeton) Ver farmacéutico, Alergia – Antihistamínicos e Inmunoterapia Medicamentos
ANSIOLÍTICOS	• Incluyendo, pero no limitado a: ○ alprazolam (Xanax) ○ lorazepam (Ativan) ○ temazepam (Restoril) ○ triazolam (Halcion)
RELAJANTES MUSCULARES	• Incluyendo, pero no limitado a: ○ carisoprodol (Soma) ○ ciclobenzaprina (Flexeril)
SUPLEMENTOS DIETÉTICOS ACTIVOS DE VENTA LIBRE	• Incluyendo, pero no limitado a: ○ Kava-Kava ○ Kratom ○ Valeriana



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VII	
	PAGINAS	374 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	6 mayo 2025

ANALGÉSICOS	• Se puede usar ocasionalmente para condiciones de tiempo limitado que son episodios individuales o episodios recurrentes con resolución. • Anote el PUNTO 61 si el uso es temporal para un procedimiento médico o para una afección médica y el medicamento ha sido discontinuado. • Anote las fechas de inicio y finalización y el motivo de uso. • Analgésicos narcóticos que incluyen, entre otros, morfina, codeína, oxicodona (Percodan, Oxycontin) e hidrocodona (Lortab, Vicodin, etcétera). • Analgésicos no narcóticos (por ejemplo, tramadol [Ultram]).
MEDICAMENTOS PREVIOS A PROCEDIMIENTOS	Todos los medicamentos utilizados como ayuda para procedimientos quirúrgicos o dentales ambulatorios.
SEDANTES/SOMNÍFEROS	• Todos los somníferos disponibles en la actualidad, tanto de venta con receta como de venta libre, pueden causar deterioro de los procesos mentales y los tiempos de reacción, incluso cuando el individuo se siente completamente despierto. • Difenhidramina (Benadryl) - Muchos somníferos de venta libre contienen difenhidramina como ingrediente activo (ver antihistamínicos sedantes arriba). ◦ El tiempo de espera después de la difenhidramina es de 60 horas (basado en la vida media farmacológica máxima)

TIEMPOS DE ESPERA GENERALES DE “NO VOLAR”

Para la seguridad de la aviación, los pilotos no deben volar después de la última dosis de ningún medicamento hasta que haya transcurrido un período de tiempo igual a:

- A. 5 veces la vida media farmacológica máxima del medicamento (preferido); o
- B. 5 veces el intervalo máximo de dosis por hora si no se dispone de información farmacológica sobre la vida media. Por ejemplo, hay un tiempo de espera de 30 horas para un medicamento que se toma cada 4 a 6 horas. Si hay un rango, calcule utilizando el número más alto (por ejemplo, 6 horas x 5 = 30 horas de tiempo de espera sin vuelo).

ADVERTENCIAS EN LA ETIQUETA:

No vuele ni realice tareas relacionadas con la seguridad mientras usa cualquier medicamento (recetado o de venta libre) que lleve una advertencia en la etiqueta de que puede causar somnolencia o que aconseje al usuario **"tener cuidado al conducir un vehículo motorizado u operar maquinaria"**. Esto se aplica incluso si la etiqueta dice: "hasta que sepa cómo le afecta el medicamento" e incluso si el medicamento se ha usado antes sin ningún efecto adverso aparente. Dichos medicamentos pueden causar deterioro incluso cuando el individuo se siente alerta y no afectado (ver "desconocimiento del deterioro" más arriba). Para obtener más información, consulte [Productos farmacéuticos](#), [Medicamentos de venta libre](#).



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VII	
	PAGINAS	375 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	6 mayo 2025

ALERGIA – MEDICAMENTOS ANTIHISTAMÍNICOS E INMUNOTERAPIA

I. HISTORIA CLÍNICA: Punto 16. [numeral 5: Alergias](#).

El solicitante debe informar la frecuencia y duración de los síntomas, cualquier incapacidad causada por la enfermedad, el tratamiento y los efectos secundarios. El MEA debe preguntar si el solicitante ha experimentado alguna vez barotitis ('bloqueo del oído'), barosinusitis ('bloqueo de los senos nasales'), vértigo alternobárico ('mareos'), dificultad para respirar, erupciones cutáneas o cualquier otro síntoma localizado o sistémico que pueda interferir con la seguridad de la aviación.

II. CONSIDERACIONES PARA LA TOMA DE DECISIONES AEROMÉDICAS:

Ver [Punto 26. Nariz](#)
Ver [Punto 35. Pulmones y tórax](#)

III. CONSIDERACIONES FARMACÉUTICAS: Los aviadores que presenten síntomas, independientemente del tratamiento utilizado, no deben volar. El MEA debe advertir que las tareas relacionadas con el vuelo o la seguridad están prohibidas hasta que transcurra el período de observación posterior a la dosis correspondiente. En todas las situaciones, el MEA debe anotar los datos de la evaluación en el PUNTO 61.

- **Nuevos medicamentos:**
 - Los síntomas deben controlarse sin efectos secundarios adversos.
 - **Tiempo de observación post-dosis:** Se requiere una prueba en tierra obligatoria de 48 horas después del uso inicial.
- **Medicamentos aceptables:**
 - No aplique gotas oftálmicas antihistamínicas inmediatamente antes o durante tareas relacionadas con el vuelo o la seguridad, ya que es común desarrollar visión borrosa temporal cada vez que se aplican las gotas.
 - **Tiempo de observación post-dosis:** No se requiere para medicamentos aceptables (ver tabla a continuación).
- **Medicamentos condicionalmente aceptables:**
 - Puede usarse ocasionalmente (1 a 2 veces por semana) con la estipulación de que el aviador no ejerza los privilegios del certificado de aviador mientras esté tomando el medicamento.
 - El uso diario NO es aceptable.
 - **Tiempo de observación post-dosis:** Requerido para mitigar el riesgo del sistema nervioso central, ya sea como se indica en la tabla a continuación o 5 veces la vida media o el intervalo de dosificación máxima después de la última dosis. Se recomienda a los MEA que consulten los intervalos de dosificación y la vida media.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VII	
	PAGINAS	376 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	6 mayo 2025

- Inmunoterapia:** El aviador debe confirmar con su médico tratante que no esté tomando ningún otro medicamento que pueda afectar la eficacia de la epinefrina (en caso de ser necesaria) o aumentar el riesgo de alteraciones del ritmo cardíaco.
- **Inyecciones para la alergia:** Aceptable para condiciones controladas por desensibilización.
 - **Inmunoterapia sublingual (SLIT):** Aceptable para la rinitis alérgica, sin embargo, prohibido para aviadores de 65 años o más que tengan un diagnóstico de asma que no cumpla con los criterios de CAPE (ver Pulmones y tórax).
 - **Tiempo de observación post-dosis:** 48 horas No volar después de la primera dosis Y 4 horas de prohibición de volar después de cada dosis subsiguiente.

Medicamentos antihistamínicos y antialérgicos ACEPTABLES* (no sedantes) Puede utilizarse como agente único o en cualquier producto combinado, si se cumplen otros criterios de certificación.	
Oral: La mayoría de los antagonistas del receptor de histamina-H1 de segunda generación • Desloratadina (Clarínex) • loratadina (Claritin) • fexofenadina (Allegra)	☐ Oral/Nasal: Descongestionantes • pseudoefedrina (Sudafed) • Aerosol nasal de oximetazolina (Afrin)
☐ Aerosol nasal: Antagonista del receptor de histamina-H1 • azelastina (Astepro; Astelin) aerosol nasal • Aerosol nasal de olopatadina (requiere una prueba inicial más prolongada de 7 días)	☐ Aerosol nasal: Corticosteroides
☐ Gotas para los ojos: Todos los antagonistas del receptor de histamina-H1 de segunda generación • alcaftadina (Lastacaft) oftálmica • Azelastina (Optivar) oftálmica • Bepotastina (Bepreve) oftálmica • cetirizina (Zerviate) oftálmica • ketotifeno (Alaway; Zaditor) oftálmico • olopatadina (Pataday; Patanol; Pazeo) oftálmica	☐ Oral: montelukast (Singulair)
☐ Inmunoterapia (requiere 4 horas de espera después de cada dosis) • Inyecciones para la alergia • Inmunoterapia sublingual (SLIT)	

*Los aviadores tienen prohibido realizar tareas relacionadas con el vuelo o la seguridad después del uso inicial de un medicamento nuevo hasta que hayan pasado 48 horas de prueba en tierra y no se hayan observado efectos secundarios.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VII	
	PAGINAS	377 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	6 mayo 2025

Medicamentos antihistamínicos (sedantes) CONDICIONALMENTE ACEPTABLES Puede usarse ocasionalmente (1 a 2 veces por semana) como agente único o en cualquier producto combinado si se cumplen otros criterios de certificación. NO PARA USO DIARIO.	
Clase de medicamento	Observación post-dosis
□ Oral: Todos los antagonistas del receptor de histamina-H1 de primera generación • <u>difenhidramina (Benadryl)**</u> • doxilamina (Unisom) • clorfeniramina (Coricidin; ChlorTrimeton) • clemastina (sin marca)	<u>60 horas</u> 60 horas 5 días 5 días
□ Oral: Algunos antagonistas del receptor de histamina-H1 de segunda generación • cetirizina (Zyrtec) • levocetirizina (Xyzal)	48 horas 48 horas

** La difenhidramina es el medicamento que se observa con más frecuencia en las autopsias de accidentes aéreos. Se encuentra en muchos productos de venta libre y en algunos medicamentos combinados que requieren receta médica.

Medicamentos antihistamínicos (sedantes) INACEPTABLES
⛔Algunos antagonistas del receptor de histamina-H1 de segunda generación • astemizol (Hismanal)



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VII	
	PAGINAS	378 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	6 mayo 2025

ANTIÁCIDOS

I.HISTORIA CLÍNICA: Punto 16, numeral 9: [Trastornos del estómago, hígado o intestinos.](#)

El solicitante debe proporcionar antecedentes y tratamiento, registros médicos pertinentes, informe del estado actual y medicación. Si se realizó un procedimiento quirúrgico, el solicitante debe proporcionar informes operatorios y patológicos.

II. CONSIDERACIONES PARA LA TOMA DE DECISIONES AEROMÉDICAS:
Ver [Punto 38 , Abdomen y vísceras.](#)

III. CONSIDERACIONES FARMACÉUTICAS

El uso profiláctico de medicamentos, incluidos antiácidos simples, inhibidores o bloqueadores H-2, inhibidores de la bomba de protones y/o sucralfatos, puede no ser descalificante, si no tiene efectos secundarios.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VII	
	PAGINAS	379 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	6 mayo 2025

ANTICOAGULANTES

I. HISTORIA CLÍNICA: Artículo 16, numeral 7. Problemas cardíacos o vasculares. El solicitante debe describir la condición, incluidas las fechas, los síntomas, el tratamiento y proporcionar informes médicos para ayudar en el proceso de toma de decisiones de certificación. Estos informes deben incluir, según lo indicado por la(s) condición(es) subyacente(s) aplicable(s) y la clase solicitada: monitor Holter de 24 horas, informes operativos de cualquier intervención coronaria (incluido el informe de cateterismo cardíaco original), pruebas de esfuerzo (incluidas las hojas de trabajo y los trazados originales o una copia legible). Para las imágenes de perfusión miocárdica, requerimos el informe interpretativo y copias de las imágenes reales tanto en escala de grises como en color (en formato digital o copia impresa).

II. CONSIDERACIONES PARA LA TOMA DE DECISIONES AEROMÉDICAS: Ver [Punto 36, Corazón, Aeroespacial, Medicina](#)

III. CONSIDERACIONES FARMACÉUTICAS

Warfarina (Jantoven):

Para los solicitantes que recién comienzan el tratamiento con warfarina (Jantoven), se requiere lo siguiente:

- Tiempo mínimo de observación de 6 semanas después del inicio del tratamiento con warfarina;
- También debe cumplir con cualquier tiempo de observación requerido para la condición subyacente; y
- INR, con una frecuencia no mayor a 1 por semana.

Para los solicitantes que estén en tratamiento con warfarina (Jantoven) de manera establecida, el informe de estado del médico tratante debe abordar e incluir:

- Historial y esquema de dosis de medicamentos;
- Comentario sobre los efectos secundarios; y
- Un mínimo de resultados mensuales del índice internacional normalizado (INR) correspondiente a los 6 meses anteriores inmediatos.

NOAC/DOAC: Para los solicitantes que recién comienzan el tratamiento con NOAC/DOAC, se requiere lo siguiente:

- Tiempo mínimo de observación de 2 semanas después del inicio de la terapia;
- También debe cumplir con cualquier tiempo de observación requerido para la condición subyacente.
- Requiere de decisión de la UMAFH.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VII	
	PAGINAS	380 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	6 mayo 2025

ANTIHIPERTENSIVO

I. HISTORIA CLÍNICA: [Punto 16, numeral 8: Presión arterial alta o baja.](#)

II. CONSIDERACIONES PARA LA TOMA DE DECISIONES AEROMÉDICAS:

Ver [Punto 36: Corazón, Hipertensión](#)

Ver también [Punto 56: Presión arterial.](#)

III. PROTOCOLO: Ver tabla de disposición para la hipertensión

IV. CONSIDERACIONES FARMACÉUTICAS

- Se requiere una prueba en tierra/vuelo de siete días (7) cuando se comienza a tomar un nuevo medicamento para la hipertensión (HTN) para verificar que no haya efectos secundarios.
- MEA debe DIFERIR si el aviador toma 3 medicamentos o menos.

Medicamentos aceptables para la hipertensión (Cuando se cumplen los criterios de certificación).	
✓ Bloqueadores alfa adrenérgicos	✓ Bloqueadores de los canales de calcio
✓ Inhibidores de la enzima convertidora de angiotensina (ECA)	✓ Inhibidores directos de la renina
✓ Antagonistas del receptor de angiotensina II (ARA II)	✓ Vasodilatadores directos
✓ Bloqueadores beta-adrenérgicos	✓ Diuréticos

Medicamentos INACEPTABLES para la hipertensión (como agente único o en cualquier producto combinado) NO EMITIR
• Clonidina (p. ej. Catapres/Clorpres)
• Guanabenz
• Guanfacina/Tenex
• metildopa
• Nitratos (p. ej. nitroglicerina/dinitrato de isosorbida/mononitrato de isosorbida)
• Reserpina



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VII	
	PAGINAS	381 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	6 mayo 2025

MEDICAMENTOS PARA EL COLESTEROL

I. HISTORIA CLÍNICA: [Punto 37: Sistema vascular](#)

El solicitante debe proporcionar antecedentes sobre el motivo por el cual se toma el medicamento. Si se toma para una afección cardíaca, consulte esa sección. El MEA debe preguntar si el solicitante ha experimentado alguna vez efectos secundarios que pudieran interferir con la seguridad de la aviación.

II. CONSIDERACIONES PARA LA TOMA DE DECISIONES AEROMÉDICAS:

Véase el [Punto 37: Sistema vascular](#)

III. CONSIDERACIONES FARMACÉUTICAS

- Medicamentos para el colesterol
 - Todas las clases de medicamentos requieren un período de prueba inicial mínimo estándar de 48 horas.

Medicamentos ACEPTABLES para el colesterol (Como agente único o en cualquier producto combinado).	
☐ Inhibidor de la HMG-CoA reductasa - atorvastatina (Lipitor; Sortis [INTL]) - fluvastatina (Lescol) - lovastatina (Altoparlante) - pravastatina (Pravachol) - Rosuvastatina (Crestor) - simvastatina (Zocor)	☐Fibrinógeno - fenofibrato (Antara, Tricor, Triglide, Trilipix) - gemfibrozil (Lopid)
☐ Ésteres etílicos de ácidos omega-3 - Ésteres etílicos de ácidos omega-3 (Lovaza) - icosapento etílico (Vascepa)	☐ Secuestrante de ácidos biliares - colestiramina (Prevalite; Questran) - colesevelam (Welchol) - colestipol (Colestid)
☐Ácido nicotínico niacina (Niaspan)	☐ Inhibidor de la adenosina trifosfato citrato liasa (ACL) Ácido bempedoico (Nexletol)
☐ 2-Azetidinona ezetimiba (Zetia)	
Medicamentos para el colesterol CONDICIONALMENTE ACEPTABLES	
Medicamento	Observación posterior a la dosis (tiempo sin vuelo después de cada dosis)
Anticuerpo monoclonal inhibidor de PCSK9 - alirocumab (Praluent) - evolocumab (Repatha)	4 horas
Medicamentos para el colesterol INACEPTABLES	
Oligonucleótido antisentido de apolipoproteína B Mipomersen (Kynamro)	

AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VII	
	PAGINAS	382 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	6 mayo 2025

ANTICONCEPTIVOS Y TERAPIA DE REEMPLAZO HORMONAL

- I. **HISTORIA CLÍNICA:** El uso de anticonceptivos orales o de reposición o la terapia de reemplazo hormonal no son factores descalificadores para la certificación médica. Si el solicitante no presenta síntomas o reacciones adversas a las hormonas y cumple con los requisitos, la MEA puede emitir el certificado deseado.
- II. **CONSIDERACIONES PARA LA TOMA DE DECISIONES AEROMÉDICAS:**
- Ver Historial médico arriba y [Punto 48: Sistemas Generales.](#)

MEDICAMENTOS PARA LA MIGRAÑA

- I. **HISTORIA CLÍNICA:** [Punto 46. Sistema Neurológico](#)
- La persona debe informar la frecuencia y duración de los síntomas, así como cualquier incapacidad que le produzca la enfermedad o el tratamiento. Deben hacerse comentarios específicos sobre cualquier discapacidad, como la pérdida visual (pérdida central o periférica), la audición, el habla, la pérdida motora o cualquier otro síntoma que pueda interferir con la seguridad de la aviación.
- II. **CONSIDERACIONES PARA LA TOMA DE DECISIONES AEROMÉDICAS:**
- Ver [Punto 46. Neurológico](#)

III. **CONSIDERACIONES FARMACÉUTICAS**

- A. PROFILAXIS DE LA MIGRAÑA
- Se utiliza para prevenir las migrañas. Se suele tomar a diario para prevenir los episodios.
 - Se debe realizar una prueba en tierra para verificar que no haya efectos adversos y que el medicamento sea efectivo antes de su consideración inicial.
 - El bótox no es un tratamiento de primera línea para las migrañas. Se reserva para personas con dolor de cabeza severo y refractario.
 - Puede provocar efectos adversos retardados, como debilidad muscular, fatiga excesiva o síntomas oculares.
 - Requiere emisión especial.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VII	
	PAGINAS	383 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	6 mayo 2025

CACI ACEPTABLE – Profilaxis de la migraña		
Esta lista no incluye todos los medicamentos individuales de una clase determinada.		
Profilaxis de la migraña	Prueba terrestre	Hora de no volar
✓ Betabloqueante - succinato de metoprolol (Toprol XL) - clorhidrato de propranolol (Inderal XL)	7 días	Ninguno
✓ Bloqueador de los canales de calcio (BCC) - verapamilo (Calan; Isoptin SR; Verelan; Covera HS) - nifedipina (Procardia XL)	7 días	Ninguno
✓ Inhibidores de la enzima convertidora de angiotensina (ECA) lisinopril (Prinivil; Qbrelis; Zestril)	7 días	Ninguno
✓ Bloqueadores del receptor de angiotensina II (ARA II)	7 días	Ninguno
✓ Antagonista del receptor del péptido relacionado con el gen de la calcitonina (CGRP) - erenumab (Aimovig) - Fremanezumab (Ajovy) - galcanezumab (Emgality)	7 días	Ninguno
SI CONDICIONAL – Profilaxis de la migraña		
Profilaxis de la migraña	Prueba terrestre	Hora de no volar
toxina botulínica (Botox)	1 mes	72 horas después de cada dosis
INACEPTABLE – Profilaxis de la migraña		
Uso prohibido como agente único o en cualquier producto combinado.		
⚠ TODOS los antidepresivos tricíclicos (ATC) ⚠ gabapentina (Neurontin) ⚠ lacosamida (Vimpat) ⚠ Lamotrigina (Lamictal) ⚠ Lasmiditan (Reyvow) ⚠ pregabalina (Lyrica) ⚠ topiramato (Topamax) ⚠ Ácido valproico (Depakote)		



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VII	
	PAGINAS	384 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	6 mayo 2025

B. TRATAMIENTO ABORTIVO DE LA MIGRAÑA (Se utiliza para detener la migraña).

- El tiempo de observación posterior a la dosis (sin advertencia de moscas) se basa en la vida media del medicamento.
- ACEPTABLE cuando se utiliza ocasionalmente. Inaceptable para uso diario.
- Si se requieren múltiples medicamentos abortivos de forma recurrente para detener los síntomas, se considera migraña complicada y el MEA debe DIFERIR.

CAPE ACEPTABLE - Tratamiento abortivo de la migraña	
Clase de medicamento	Observación post-dosis
✓ Antagonista del receptor del péptido relacionado con el gen de la calcitonina (CGRP) • ubrogepante (Ubrelvy) • remegepant (Nurtec)	36 horas 72 horas
✓ Agonista del receptor de serotonina 5HT1 • Almotriptán (Axert) • naratriptán (Amerge) • Rizatriptán (Maxalt) • SUMAtriptán (Imitrex) [todas las formulaciones] • ZOLMitriptán (Zomig)	24 horas
✓ Agonista del receptor de serotonina 5HT1 (vida media más larga) • Eletriptán (Relpax) • frovatriptán (Frova)	72 horas
✓ Derivado del cornezuelo • ergotamina + cafeína (Wigraine) • dihidroergotamina (Migranal)	24 horas 48 horas
✓ metoclopramida (Reglan)	36 horas
✓ prometazina (Phenergan)	96 horas
SI CONDICIONAL - Tratamiento abortivo de la migraña	
✓ Agonista del receptor de serotonina 5-HT1F • Lasmiditan (Reyvow)	48 horas



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VII	
	PAGINAS	385 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	6 mayo 2025

Ketorolaco (Toradol) - TODAS las vías de administración Nota: Se utiliza por períodos cortos de menos de 5 días para dolores de cabeza intensos y/o intratables. Este medicamento no está indicado para tratar síntomas leves.	36 horas
INACEPTABLE - Tratamiento abortivo de la migraña Uso prohibido como agente único o en cualquier producto combinado.	
❌ Acetaminofen + butalbital (Fioricet) ❌ Aspirina + butalbital (Fiorinal) ❌ TODOS los analgésicos opioides ❌ Acetaminofen + isomepteno + dicloralfenazona (Midrin)	

DISFUNCIÓN ERÉCTIL Y MEDICAMENTOS PARA LA HIPERPLASIA PROSTÁTICA BENIGNA

- I. **HISTORIA CLÍNICA:** El uso de medicamentos para la disfunción eréctil (DE) o la hiperplasia prostática benigna (HPB) no puede ser motivo de descalificación para la certificación médica si no presenta efectos secundarios, la afección subyacente no es significativa desde el punto de vista aeromédico y el solicitante cumple con los requisitos. Si el medicamento se utiliza para cualquier otra afección, no se debe emitir: se requiere la aprobación de la AAC.
- II. **CONSIDERACIONES PARA LA DECISIÓN AEROMÉDICA:** Ver [Punto 41. Sistema GU](#).
- III. **CONSIDERACIONES FARMACÉUTICAS:** El uso de los medicamentos que se indican a continuación para tratar afecciones genitourinarias, como la disfunción eréctil y la hiperplasia prostática benigna, no puede ser motivo de descalificación si no tiene efectos secundarios. Para conocer el tiempo de espera mínimo requerido después del uso, consulte la tabla a continuación.
- Si los medicamentos a continuación se utilizan para cualquier otra afección no relacionada con el GU (por ejemplo, enfermedad arterial pulmonar) hipertensión [HAP]) el MEA debe DIFERIR la emisión de un certificado médico.
- Los alfabloqueantes están permitidos para uso diario si no tienen efectos secundarios. No se requiere un tiempo mínimo de espera después de su uso una vez que el aviador haya superado con éxito el período de prueba en tierra de 7 días requerido para todos los medicamentos para la hipertensión.
 - Si se utilizan alfabloqueantes en combinación con inhibidores de la PDE5 (a continuación se enumeran ejemplos comunes), el aviador no debe volar hasta verificar que no se observan episodios de hipotensión u otros efectos secundarios.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VII	
	PAGINAS	386 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	6 mayo 2025

- No se permiten nitratos.

TIEMPOS DE ESPERA PARA MEDICAMENTOS INHIBIDORES DE LA PDE-5 EN CASO DE DISFUNCIÓN ERÉCTIL E HIPERPLASIA PROSTÁTICA BENIGNA

Nombre comercial	Nombre genérico	Tiempo mínimo de espera requerido después de la última dosis antes de reanudar deberes del piloto
Cialis (uso diario)	Tadalafil	Se permiten 2,5 o 5 mg al día si no hay efectos secundarios después de 7 días.
Cialis (uso prn)	Tadalafil	24 horas
Levitra	Vardenafilo	8 horas
Estaxyn	Vardenafilo	8 horas
Stendra	Avanafil	8 horas
Viagra	Sildenafil	8 horas

COMBINACIONES ACEPTABLES DE MEDICAMENTOS PARA LA DIABETES

La tabla de la siguiente página describe las combinaciones aceptables de medicamentos para el tratamiento de la diabetes.

- Tenga en cuenta:
- La certificación inicial de todos los solicitantes con diabetes mellitus (DM) requiere la decisión de la AAC;
- No use más de un medicamento de cada grupo (A-F);
- Medicamentos combinados de dosis fija: **cuenta cada componente** como un medicamento individual. (por ejemplo, Avandamet [rosiglitazona + metformina] se considera 2 componentes del fármaco);
- Hasta 3 medicamentos en total se consideran aceptables para el tratamiento de rutina de acuerdo con los estándares generalmente aceptados de atención para la diabetes (Asociación Americana de la Diabetes, Asociación Americana de Endocrinólogos Clínicos);
- Para los solicitantes que reciben atención compleja (p. ej., terapia con 4 medicamentos), remita el caso para reevaluación de dispensa medica;
- Para los solicitantes con certificado médico de excepción seguir los requisitos solicitados en el mismo

Tiempos de observación:

Al iniciar una NUEVA terapia para la diabetes con monoterapia o medicamentos combinados:



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VII	
	PAGINAS	387 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	6 mayo 2025

Adición de medicamentos	Tiempo de observación
SOLO Grupo A	14 días
Grupo B - D	30 días
Grupo E1	60 días

Al AGREGAR un nuevo medicamento a un régimen de TRATAMIENTO ESTABLECIDO:

Medicación actual	Adición de medicamentos	Tiempo de observación
en el Grupo A-D	+ nuevo Grupo A-D	14 días
en el Grupo E1 o F	+ nuevo Grupo A-D	30 días
en el Grupo A-D	+ nuevo Grupo E1	60 días

Al iniciar una terapia NUEVA o ADICIÓN para cualquier régimen (terapia nueva o establecida):

Adición de medicamentos	Tiempo de observación
Grupo F (inhibidores de SGLT2)	30 días
Grupo E2 (insulina): - Para ATCS de agencia (protocolo no CGM o CGM): - Para pilotos/solicitantes de la Parte 67, solo protocolo de clase 3 que no es CGM: - Para los pilotos/solicitantes de la Parte 67, cualquier protocolo de CGM de clase:	90 días 90 días 180 días

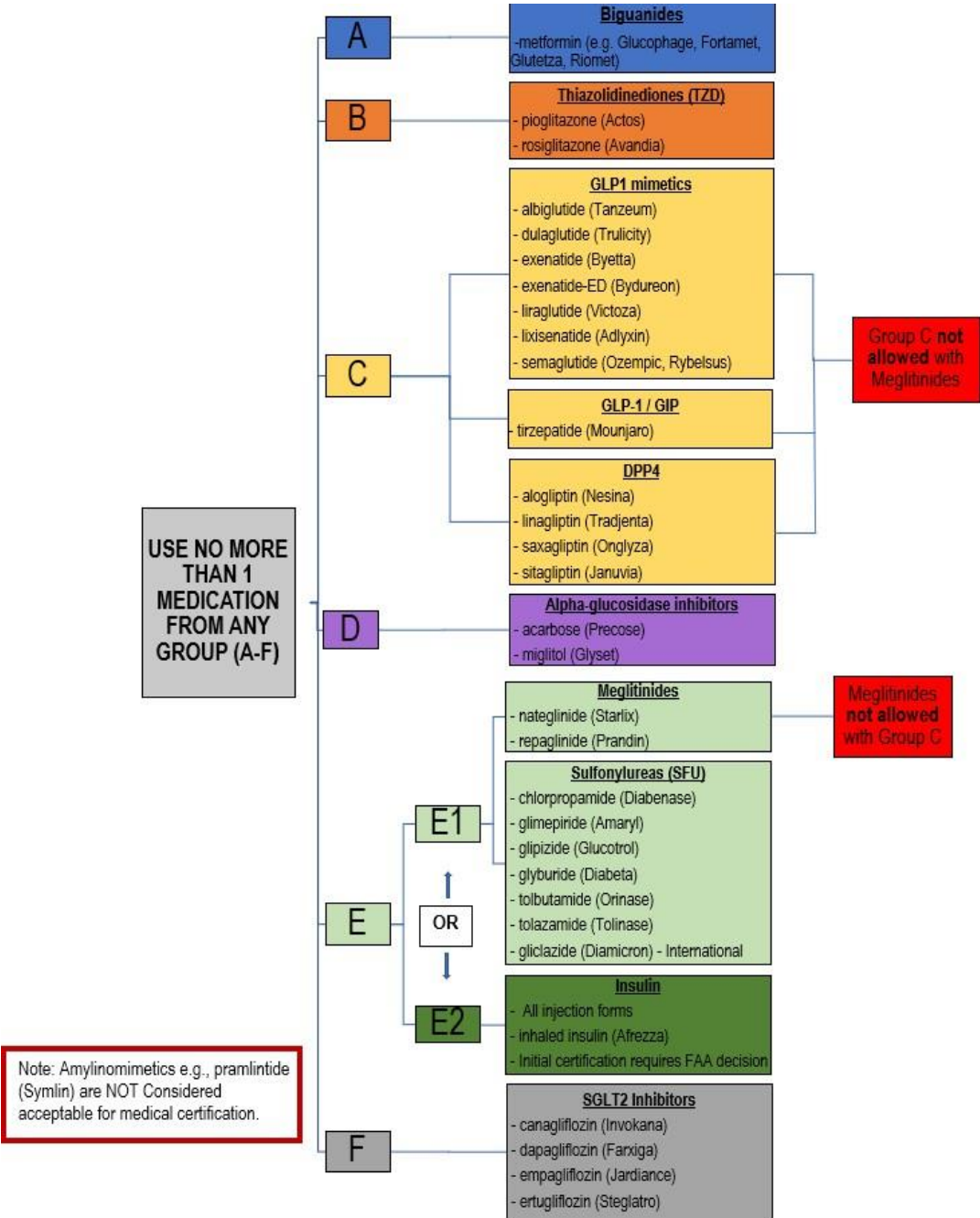
Al CAMBIAR la dosis o las formulaciones dentro de la misma clase de medicamento/fabricante de dispositivo:

Cambio de medicación	Tiempo de observación
En el grupo A-D (incluso entre el AR-1 inyectable y el oral)	3 días
En el Grupo E-F	7 días
Si está haciendo la transición entre la inyección de insulina a/desde la bomba o los nuevos dispositivos de insulina/MCG	7 días



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VII	
	PAGINAS	388 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	6 mayo 2025

COMBINACIONES ACEPTABLES DE MEDICAMENTOS PARA LA DIABETES



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VII	
	PAGINAS	389 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	6 mayo 2025

SUSTANCIAS CONTROLADAS Y PRODUCTOS DE CBD

I. HISTORIA CLÍNICA: Punto 48 o 18. n.

CONSIDERACIONES PARA LA TOMA DE DECISIONES AEROMÉDICAS: Ver [Punto 48](#). Generalidades sistémicas

CONSIDERACIONES FARMACÉUTICAS

Las sustancias controladas de la Lista de la DEA tienen perfiles de seguridad que son preocupantes desde el punto de vista aeromédico.

Información adicional requerida (Utilizado como agente único o en cualquier producto combinado).											
CDB (cannabidiol) o productos que contiene CBD	La marihuana contiene CBD y THC. Con excepción del Epidiolex, el aceite de CBD y otros productos que contienen CBD no están aprobados ni regulados por la FDA. No se ha demostrado adecuadamente su seguridad, eficacia, pureza y potencia. 1. El uso de CBD o productos que contengan CBD no es específicamente descalificatorio. 2. La afección para la cual se utiliza el producto puede ser motivo de descalificación. Revise una nota de progreso clínico detallada y actualizada para verificar la afección subyacente. 3. Una prueba de drogas DOT positiva para marihuana que resulte del uso de CBD (intencional o inadvertido) se trata como una prueba positiva.										
Medicamentos INACEPTABLES (Utilizado como agente único o en cualquier producto combinado).											
DEA ANEXO I Sustancias controladas	TODOS los medicamentos de esta clase, pero no se limitan a: <table border="0"> <tr> <td>MDMA (“Éxtasis”, “Molly”)</td> <td>Mescalina(Peyote)</td> </tr> <tr> <td>GHB (ácido gamma-hidroxibutírico)</td> <td>Metacualona (Quaalude)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Heroína (diacetilmorfina)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Psilocibina (“Hongos mágicos”)</td> </tr> <tr> <td>Khat (catinona, catina)</td> <td>LSD (dietilamida del ácido lisérgico)</td> </tr> </table> • Catinonas sintéticas (“sales de baño”) • Marihuana (cannabis, THC) • Marihuana medicinal • Marihuana sintética (“Spice”, “K2”)	MDMA (“Éxtasis”, “Molly”)	Mescalina(Peyote)	GHB (ácido gamma-hidroxibutírico)	Metacualona (Quaalude)		Heroína (diacetilmorfina)		Psilocibina (“Hongos mágicos”)	Khat (catinona, catina)	LSD (dietilamida del ácido lisérgico)
MDMA (“Éxtasis”, “Molly”)	Mescalina(Peyote)										
GHB (ácido gamma-hidroxibutírico)	Metacualona (Quaalude)										
	Heroína (diacetilmorfina)										
	Psilocibina (“Hongos mágicos”)										
Khat (catinona, catina)	LSD (dietilamida del ácido lisérgico)										
DEA ANEXO II Sustancias controladas	No limitado a: • Barbitúricos • Cocaína • Estimulantes • Narcóticos*										

*El MEA debe revisar CUALQUIER uso de narcóticos. No se permite volar ni cumplir con las obligaciones relacionadas con la seguridad durante el uso. Se debe respetar un tiempo mínimo sin volar después del último uso. Los brotes o episodios frecuentes requieren una revisión de la afección subyacente.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VII	
	PAGINAS	390 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	6 mayo 2025

Guía de referencia de Medicamentos de Venta Libre
¿Qué medicamentos de venta libre puedo tomar y aún así ser seguro para volar?

Primero, pregúntese: "¿Tengo una condición subyacente que me hace inseguro para volar?" El RACP en su Libo IX es la regulación, que prohíbe los vuelos con una deficiencia médica conocida [a menos que la AAC lo autorice] y requiere que determine que está en condiciones de volar antes de cada vuelo.

- ¿Estoy enfermo?
- ¿Tengo problemas para despejar mis oídos a nivel del suelo?
- ¿Me siento lo suficientemente mal como para seguir pensando en cómo me siento?
- ¿Los demás me preguntan si estoy bien?
- ¿Me siento lo suficientemente bien como para volar SOLO si tomo medicamentos?
- ¿Estoy empeorando?

A continuación, tenga en cuenta estos aspectos antes de operar una aeronave:

- En los últimos cinco días, ¿ha tomado o planea tomar algún medicamento antes de volar?
- Si actualmente toma un medicamento solo para aliviar los síntomas, ¿sería seguro volar sin él?
- ¿Tiene alguna otra condición de salud subyacente?
 - Hable sobre estas condiciones con su MEA (Médico Examinador) o médico de familia para determinar si es seguro volar.
 - Pregunte específicamente sobre su capacidad para "operar maquinaria" (incluida cualquier aeronave).
 - Discuta si el medicamento, de venta libre o de otro tipo, planteará un problema con la afección subyacente
 - Otras condiciones de salud y/u otros medicamentos que esté tomando.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VII	
	PAGINAS	391 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	6 mayo 2025

Cuando elija un medicamento de venta libre:

IDENTIFICA el (los) ingrediente(s) activo(s). Verifica que hayas tomado este medicamento en el pasado sin efectos secundarios.

Nota: Se prefieren los productos de un solo ingrediente sobre los productos combinados (porque es más fácil identificar ingredientes potencialmente peligrosos).

2. LEA la etiqueta.

Si hay una advertencia que indique que “puede causar somnolencia” o que aconseje que “tenga cuidado al conducir un vehículo motorizado o al operar maquinaria”, entonces este medicamento NO es seguro para volar.

3. LEA cuidadosamente.

Si es la primera vez que toma un medicamento nuevo, espere al menos cinco intervalos de dosificación y asegúrese de no que no experimente efectos adversos antes de volar mientras esté tomando el medicamento.

(Consulte la tabla a continuación para el período de observación recomendado.)

Drug Facts

Active ingredient (in each tablet) Chlorpheniramine maleate 2 mg	Purpose Antihistamine						
Uses temporarily relieves these symptoms due to hay fever or other upper respiratory allergies: ■ sneezing ■ runny nose ■ itchy, watery eyes ■ itchy throat							
Warnings Ask a doctor before use if you have ■ glaucoma ■ a breathing problem such as emphysema or chronic bronchitis ■ trouble urinating due to an enlarged prostate gland Ask a doctor or pharmacist before use if you are taking tranquilizers or sedatives							
When using this product ■ You may get drowsy ■ Avoid alcoholic drinks ■ Alcohol, sedatives, and tranquilizers may increase drowsiness ■ Be careful when driving a motor vehicle or operating machinery ■ Excitability may occur, especially in children							
If pregnant or breastfeeding , ask a health professional before use. Keep out of reach of children. In case of overdose, get medical help or contact a Poison Control Center right away.							
Directions <table><tr><td>Adults and children 12 years and over</td><td>Take 2 tablets every 4 to 6 hours, not more than 12 tablets in 24 hours</td></tr><tr><td>Children 6 years to under 12 years</td><td>Take 2 tablets every 4 to 6 hours, not more than 24 tablets in 24 hours</td></tr><tr><td>Children under 6 years</td><td>Ask a doctor</td></tr></table>		Adults and children 12 years and over	Take 2 tablets every 4 to 6 hours, not more than 12 tablets in 24 hours	Children 6 years to under 12 years	Take 2 tablets every 4 to 6 hours, not more than 24 tablets in 24 hours	Children under 6 years	Ask a doctor
Adults and children 12 years and over	Take 2 tablets every 4 to 6 hours, not more than 12 tablets in 24 hours						
Children 6 years to under 12 years	Take 2 tablets every 4 to 6 hours, not more than 24 tablets in 24 hours						
Children under 6 years	Ask a doctor						
Other information Store at 20-25 C° (68-77° F) ■ Protect from excessive moisture							
Inactive ingredients D&C yellow no. 10, lactose, magnesium stearate, microcrystalline cellulose, pregelatinized starch							

Si toma alguno de los medicamentos **"NO VOLAR"** (enumerados a continuación en la "Tabla de referencia de medicamentos de venta libre" o si ha tenido efectos secundarios del medicamento anteriormente, espere al menos cinco (5) intervalos de dosis después de la última dosis antes de volar. Consulte los ejemplos a continuación para conocer el período de conexión a tierra recomendado después de la interrupción del medicamento).

*Precaución: Los medicamentos antihistamínicos sedantes tienen una vida media larga, por lo que el tiempo de espera es de 60 horas para ambos Difenhidramina y Doxilamina, 5 días para la Clorfeniramina.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VII	
	PAGINAS	392 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	6 mayo 2025

Tiempo de espera del intervalo de dosificación

Instrucciones del paquete	5 veces el Intervalo de dosificación	Tiempo de NO VOLAR	Recomendación
Cada 4-6 horas* (hasta 6 veces al día)	X5	30 horas	Espere al menos 30 horas antes devolar si toma un medicamento indicado cada 4-6 horas.
Cada 8 horas (O tres veces al día)	X5	40 horas	Espere al menos 40 horas antes de volar si toma un medicamento indicado para tomar cada 8 horas.
Cada 12 horas (O dos veces al día)	X5	60 horas	Espere al menos 60 horas antes de volar si toma un medicamento indicado para tomar cada 12 horas.

Siga siempre el RACP. Si no le resulta familiar, revíselo. No solo es un requisito, sino que es por su seguridad y la de sus pasajeros. En caso de duda, la seguridad es lo primero: no vuele.

- ✓ Nunca vuele después de tomar un medicamento nuevo por primera vez hasta que hayan pasado al menos 48 horas y no se observan efectos secundarios.
- ✓ Haz una revisión más de tu condición antes de considerar volar.
- ✓ Recupérate antes de considerar el regreso al vuelo.
- ✓ Los medicamentos de venta libre ayudan a reducir los síntomas de una enfermedad, pero no la curan.
- ✓ A pesar de que la Administración de Alimentos y Medicamentos (FDA, por sus siglas en inglés) ha determinado que un medicamento es seguro para su uso, esto no significa que el medicamento sea compatible con volar o incluso conducir.

Algunos medicamentos no se recomiendan (consulte la columna "NO VOLAR" en la tabla a continuación):

Si decide volar con medicamentos, asegúrese de que no afecten la seguridad.

NOTA: Esta lista no es exhaustiva ni pretende sustituir la consulta con su médico de atención primaria y/o su médico examinador (MEA). Recuerde, si tiene condiciones de salud subyacentes significativas, se recomienda que el uso de cualquier medicamento sea discutido con su médico ANTES de tomarel medicamento.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VII	
	PAGINAS	393 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	6 mayo 2025

Tabla de referencia de medicamentos de venta libre

*Estos efectivamente pueden causar incapacitación (los ejemplos no son completos)

Tipo de medicamento o síntomas	Comúnmente se encuentra en	Medicamento o ingrediente activo generalmente seguro para volar “VOLAR”	Evite estos medicamentos o ingredientes* “NO VOLAR”	Fundamento
Antihistamínicos ¹	Productos para la alergia Productos para la tos y el resfriado Productos para el dolor	Productos no sedantes: fexofenadina (Allegra) loratadina	Productos sedantes: bromfeniramina cetirizina clorfeniramina difenhidramina levocetirizina	Las histaminas no solo afectan sus alergias, sino también su ciclo de sueño y vigilia. Los antihistamínicos sedantes pueden causar somnolencia, deterioro del pensamiento y del juicio. 1 Los antihistamínicos sedantes se encuentran comúnmente en las autopsias de los accidentes aéreos. Los tiempos de espera para estos medicamentos son más largos que los indicados en la tabla de "Tiempo de espera del intervalo de dosis" debido a su vida media más larga. <i>Consulte a su AME.</i>
	Mareos		dimenhidrinato (Gravol, Dramamine)	
	Productos de ayuda para dormir	melatonina (no es un antihistamínico)	difenhidramina Doxilamina	Puede dar "efecto resaca" la mañana siguiente y ser un riesgo de seguridad. Nota: Tomar melatonina en el momento equivocado puede empeorar el jet-lag y causar somnolencia diurna.
Esteroides nasales	Productos para la alergia	azelastina (Rinalin, Oxalip) fluticasona mometasona	Ninguno	



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VII	
	PAGINAS	394 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	6 mayo 2025

Descongestionante nasal	Congestión nasal y senos paranasales Productos para la tos y el resfriado	oximetazolina (Afrin, Otrivina, Respibien) fenilefrina (Loramed D, Clarityne D, Dimegan D, Sensibit D, Panadol gripe día, Panadol gripe multisintomas) pseudoefedrina Menos convenientes, pero más seguros, son los lavados nasales con agua salada: Sprays de solución salina		Precaución: Los medicamentos similares con Fenilefrina pueden alterar su ritmo cardíaco; por lo tanto, tenga cuidado si tiene una condición cardíaca subyacente. Tenga mucho cuidado con una o dos tazas de café extra cuando no se sienta bien. Esto ha causado que más de un piloto termine en la sala de emergencias por una frecuencia cardíaca acelerada.
Tos	Productos para la tos y el resfriado	guaifenesina	dextrometorfano La mayoría de los medicamentos "de noche" o "PM" contienen un antihistamínico sedante.	La mayoría de los medicamentos para la tos son seguros para volar. Tenga cuidado ya que los productos combinados pueden contener antihistamínicos sedantes. Si la etiqueta indica PM (para uso nocturno) o DM (que contiene dextrometorfano), no debe volar mientras usa estos medicamentos y durante al menos 5 intervalos de dosis después de la última dosis (consulte la tabla de dosis.)
Tipo de medicamento o síntomas	Comúnmente se encuentra en	Medicamento o ingrediente activo generalmente seguro para volar “VOLAR”	Evite estos medicamentos o ingredientes* “NO VOLAR”	Fundamento
Dolores y molestias	AINES o antiinflamatorios no esteroideos y analgésicos	acetaminofén (Tylenol) aspirina ibuprofeno (Advil, Dorival) naproxeno ketorolaco dexketoprofeno	Advil PM, Tylenol PM (La mayoría de los medicamentos "PM" contienen difenhidramina)	La mayoría de los analgésicos de venta libre son seguros para volar siempre que la condición subyacente sea aceptable. Precaución: Algunos medicamentos de venta



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VII	
	PAGINAS	395 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	6 mayo 2025

	Opciones adicionales para los dolores de cabeza	cafeína (Panadol Ultra migraña)	Leer la etiqueta.	libre se combinan con un antihistamínico sedante, que puede causar somnolencia (ver ejemplos arriba).
	Alivio tópico del dolor	parche de lidocaína ungüento muscular (Zepol, Cofal, etc) capsaicina		Lidocaína: Precaución con la aplicación. Evite ponerse en contacto con las manos o heridas abiertas, ya que esto puede disminuir la presión arterial o absorberse más rápido.
Enfermedades gastrointestinales: náuseas, vómitos, diarrea, estreñimiento, laxantes	Fármacos antieméticos antimotilidad	subsalicilato de bismuto (Pepto-Bismol)	loperamida (Imodium) ²	Las enfermedades gastrointestinales pueden causar deshidratación, cólicos y dolor con el aumento de la altitud. ² La loperamida no debe usarse durante una enfermedad aguda, ya que puede causar mareos. Cuando se toma diariamente para una afección crónica, puede requerir una emisión especial.
	Laxantes	Formadores de masa (Metamucil, Psyllium) Osmótico (Lactulosa) Ablandador de heces Estimulantes (Ducolax)	Citrato de magnesio	Usar en las dosis recomendadas.
Enfermedad gastrointestinal : indigestión	Inhibidores de la bomba de protones (IBP)	Esomeprazol lansoprazol, omeprazol pantoprazol rabeprazol	Ninguno	Tenga cuidado de no enmascarar los síntomas subyacentes.
	Bloqueadores de H2	cimetidina famotidina nizatidina rantidina	Ninguno	Tenga cuidado de no enmascarar los síntomas subyacentes.
	Antiácidos	hidróxido de aluminio (Maalox, Gastrigel) carbonato de calcio (Tums) hidróxido de magnesio (leche de magnesia, Acigel)	Ninguno	Tenga cuidado de no enmascarar los síntomas subyacentes.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VII	
	PAGINAS	396 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	6 mayo 2025

Tipo de medicamento o síntomas	Comúnmente se encuentra en	Medicamento o ingrediente activo generalmente seguro para volar “VOLAR”	Evite estos medicamentos o ingredientes* “NO VOLAR”	Fundamento
Infecciones del Tracto urinario	Analgésicos	fenazopiridina (Pyridium)	oxibutinina (Urginal)	La oxibutinina puede causar sedación y mareos Por lo general, se permite la fenazopiridina después de una prueba adecuada en el terreno para controlar los efectos secundarios. Los síntomas deben resolverse aparte de una ligera irritación residual.
Erupción cutánea	Emolientes Cremas Lociones	Casi todos están permitidos: antifúngico tópico (Clotrimazol, Terbinafina, etc) antipruriginosos corticosteroides tópicos (Hidrocortisona, Betametasona, etc)		Asegúrese de que la condición subyacente no sea un problema para un vuelo seguro.
Ojos (oftálmicos)	Productos para Ojos secos Alergia / Picazón en los ojos Lubricación ocular	olopatadina lágrimas artificiales	Ungüento o gel para los ojos durante el vuelo ³	La visión borrosa temporal puede ocurrir con el uso de gotas para los ojos. ³ No se deben usar ungüentos o geles para los ojos durante el vuelo, ya que la visión borrosa puede durar minutos.
Antídoto opioide	Antídoto opioide		Naloxona (Narkan) ⁴	⁴ Si se administra medicamento, NO VUELE hasta que lo autorice su médico examinador.

***Estos efectivamente pueden causar incapacitación (los ejemplos no son completos)**



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VIII	
	PAGINAS	397 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	5 sept. 2024

CAPITULO VIII - EXPEDICIÓN DE DICTÁMENES MÉDICOS ACREDITADOS

8.1. Procedimientos para la Expedición de Dictámenes Médicos Acreditados.
(Formularios AAC/MED/0311 Y AAC/MED/0315)

Para los fines del presente Manual se define como Dictamen Médico Acreditado la conclusión a la que ha llegado la Comisión Médica Evaluadora de la Unidad de Medicina Aeronáutica y Factores Humanos, previa consulta y análisis de las evaluaciones de Médicos Especialistas y expertos en Operaciones de Vuelo u otros profesionales en actividades Aeronáuticas, después de discutir y fundamentar el estudio de un caso de dispensa en particular.

Los Dictámenes Médicos Acreditados con el propósito de expedir Certificados Médicos de excepción serán otorgados exclusivamente por la Unidad de Medicina Aeronáutica y Factores Humanos.

El Dictamen Médico Acreditado será solicitado por el propio interesado a la Dirección de Seguridad Aérea o por los Médicos Examinadores Delegados.

Para la elaboración de un Dictamen Médico Acreditado se seguirán los siguientes procedimientos:

- 8.1.1. El Medico Examinador Delegado (DME) a la evolución del paciente determinara una causal para DIFERIR el caso a la Unidad de Medicina Aeronáutica de AAC o NEGAR el certificado Médico Aeronáutico.
- 8.1.2. En caso que el DME difiera un caso este deberá generar un informe a la Unidad de Medicina Aeronáutica explicando el caso y solicitando la reunión de la Comisión Médica Evaluadora.
- 8.1.3. En caso que el DME niegue el certificado el piloto podrá solicitar mediante nota a la Unidad de Medicina Aeronáutica la reunión de la Comisión Medica Evaluadora para el análisis de su caso.
- 8.1.4. El Medico Evaluador convocará a la reunión de la Comisión que será conformada por el jefe de la Unidad de Medicina Aeronáutica, el DME que evalúa al paciente, el cual estará encargado de la presentación del caso, un DME que esté disponible y los especialistas que la Comisión determine necesaria su participación.
- 8.1.5. Previo a la reunión de la Comisión Medica Evaluadora el personal aeronáutico deberá aportar toda la documentación de su caso a través de su médico examinador.
- 8.1.6. Una vez se reúne la comisión y determine que requiere alguna documentación adicional para tomar una decisión se le informa al personal aeronáutico lo requerido mediante nota que ira firmada por el Jefe de la Unidad de Medicina Aeronáutica.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VIII	
	PAGINAS	398 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	5 sept. 2024

8.1.7. La Unidad de Medicina Aeronáutica y Factores Humanos solicitará al Departamento de Operaciones de la Dirección de Seguridad Aérea, la designación de un Inspector para la práctica de un examen Médico de vuelo (formulario MED/AAC0315) a fin de investigar la respuesta individual del solicitante, cuando así se requiera.

El Inspector nombrado suministrará a la Unidad de Medicina Aeronáutica y Factores Humanos, el resultado del examen médico de vuelo, cuando se haya indicado, dando su opinión sobre la forma en que el examinado se ha desempeñado en el ejercicio de sus funciones.

El interesado podrá nombrar otro Médico Examinador delegado, para que participe como observador.

8.1.8. La Comisión Médica Evaluadora de igual manera presentará un análisis de riesgo que determine la viabilidad de otorgar un certificado médico de Excepción. Este análisis de riesgo debe incluir los peligros o amenazas que la Comisión Médica Evaluadora ha podido identificar y a la vez indicar si el nivel de riesgo inicial identificado requiere de medidas de mitigación.

Para éste análisis la comisión Médica Evaluadora deberá determinar el grado de riesgo que se pudiera ocasionar al emitir el certificado. Así mismo se debe evaluar la cantidad de accidentes o incidentes que la industria ha podido clasificar como resultado de éste riesgo de éste riesgo. El resultado de la combinación de tanto el grado de riesgo como la cantidad potencial de accidentes o incidentes identificados, determinará el nivel de riesgo y si el mismo es aceptable o no para la AAC.

8.1.9. La Comisión Médica estudiará, discutirá el caso y revisará el informe del examen de Vuelo practicado por el Inspector cuando se haya requerido y finalmente emitirá su opinión en relación a la solicitud del interesado, aconsejando a la conveniencia o inconveniencia de extender el Certificado Médico.

8.1.10. Si la Comisión Médica recomienda que se pueda extender el Certificado Médico de Excepción, se emitirá el Dictamen Médico Acreditado tomando en consideración la habilidad, pericia y experiencia del Solicitante y que no es probable que se ponga en peligro la seguridad de vuelo.

8.1.11. El Dictamen Médico contendrá las recomendaciones de carácter Médico y operacional que el interesado deberá cumplir para mantener vigente su Certificado Médico. Solo se remitirá a la Dirección de Seguridad Aérea el Dictamen Médico con las recomendaciones para conservar la confidencialidad del expediente médico

8.1.12. La expedición de un Certificado Médico de Excepción, será confirmada mediante una resolución del Director General de la AAC, en la cual se especifican las recomendaciones indicadas en el Dictamen Médico Acreditado.

8.1.13. En el Certificado Médico de Excepción, se anotarán las limitaciones especiales, cuando el desempeño seguro de las funciones del titular de la Licencia, dependan del cumplimiento de tal limitación. El número del Certificado de Excepción se conforma



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VIII	
	PAGINAS	399 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	5 sept. 2024

anotando primero el Año, Mes y Día en que se emitió la Resolución del Director de la Autoridad Aeronáutica Civil.

8.1.14. Se notificará al Solicitante una vez que se cuente con la Resolución, se le entregará copia de esta y del formulario AAC/MED/0311 para que proceda a la práctica del Examen Médico por parte de su Médico Examinador quien podrá emitir el Certificado Médico; AAC/MED/0309 con la observación “Certificado Médico de Excepción” en el campo de limitaciones del formulario AAC/MED/0309, y deberá anotar el número de certificado de excepción en el punto 19 de dicho formulario. El solicitante deberá presentar a su médico en cada renovación el formulario AAC/MED/0311 acompañado de los requisitos que en este se anoten.

8.2. Procedimientos para la Práctica de Exámenes Médicos de Vuelos Especiales (FORMULARIO AAC/MED/0315)

8.2.1. Objetivo:

Evaluar la pericia y experiencia práctica de solicitantes o poseedores de Licencias, que presenten condiciones psicofísicas dudosas, que y según la opinión del Médico Examinador delegado, no afectan el desempeño normal y seguro de las funciones, sin perjuicio de la Seguridad de Vuelo.

Analizar el resultado de las pruebas médicas de vuelo especiales, que permitan a la AAC, por conducto de la Unidad de Medicina Aeronáutica y Factores Humanos, evaluar la capacidad del solicitante de desempeñar sus funciones tanto en condiciones de vuelo adversas como normal.

Servir de Instrumento de información y consulta a la Comisión Médica para determinar si un solicitante es elegible para un Certificado Médico de excepción basado en el Dictamen Médico Acreditado.

8.2.2. Generalidades:

8.2.2.1. Las pruebas médicas de vuelo especiales, con el propósito de ampliar los objetivos descritos, serán practicadas por los Inspectores de Operaciones y/o el Médico Examinador delegado. Deberán ser realizados sólo basados en la autorización que la Unidad de Medicina Aeronáutica y Factores Humanos otorgue a una persona que solicite la aplicación de la mencionada prueba.

8.2.2.2. Examen practicado para la Certificación y/o ratificación combinado con Examen Médico de vuelo especial. Si un solicitante lo pide, una prueba médica de vuelo puede aplicarse en conjunto con el examen usual practicado para un Certificado de Piloto cuando el aspirante cumple con la experiencia de vuelo para el Certificado solicitado.

8.2.2.3. Si el solicitante falla en la función de la Certificación, pero aprueba la función médica, cualquier nuevo examen puede ser efectuado por un Inspector de Operaciones o un Piloto Examinador Delegado.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VIII	
	PAGINAS	400 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	05/09/2024

8.2.2.4. Las pruebas médicas de vuelo para evaluar los casos dudosos se efectuarán tomando en consideración los factores que se describen a continuación:

a. Deformidad o falta de extremidades: (Formulario AAC/MED/0315)

Se evaluará a un solicitante como apto, sí está en condiciones de demostrar:

- a.1** Capacidad de alcanzar fácilmente y operar en forma eficaz todos los controles que requerirían normalmente el uso de la extremidad o extremidades deficientes, observando cualquier posición desusada del cuerpo que se requiera para compensar el defecto y el efecto resultante sobre los campos visuales del solicitante.
- a.2** Capacidad de poner en práctica satisfactoriamente procedimientos de emergencia en vuelo, tales como el restablecimiento de la actitud después de una pérdida, mando con los motores fuera de servicio, etc.
- a.3** Si el Piloto tiene una prótesis de brazo, y será examinado en un avión turbohélice observará la capacidad para levantar las palancas de poder para reversa (incluyendo reversión asimétrica).

b. Defectos Visuales:

- b.1** Un solicitante con defecto visual monocular (ceguera en 1 ojo) demostrará la capacidad para realizar las siguientes tareas específicas en una aeronave:
- b.2** Capacidad de seleccionar campos de aterrizaje de emergencia desde la distancia, preferentemente en terreno que no le resulte familiar y desde gran altitud.
- b.3** Capacidad de simular aterrizajes forzosos en terrenos accidentados. Obsérvese la manera de efectuar la aproximación, la velocidad vertical de descenso y la distancia comparativa la que el Solicitante reconoce los obstáculos (troncos, rocas, zanjas, etc.).
- b.4** Capacidad de reconocer otras aeronaves que se aproximan en rumbo de colisión (situación probablemente preparada con antelación), especialmente aeronaves que se aproximan por el extremo derecho o por el izquierdo.
- b.5** Capacidad de calcular distancias (comparadas con las del Examinador) y de reconocer puntos de referencia dentro de los límites de visibilidad del Examinador

c. Forma de efectuar los aterrizajes.

- c.1** Capacidad de interpretar mapas aeronáuticos en vuelo y de sintonizar la radio en una estación predeterminada en forma exacta y rápida.
- c.2** Capacidad de leer los tableros de instrumentos rápida y correctamente (incluso el tablero instalado sobre el parabrisas, si los hubiere).

d. Defectos Auditivos:



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VIII	
	PAGINAS	401 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	05/09/2024

Para la evaluación en estos casos, las pruebas Médicas pueden realizarse en condiciones reales de vuelo o en tierra. Determinar si el solicitante puede realizar apropiadamente funciones de pilotaje, para el tipo de pruebas médicas que se efectúen en la siguiente forma:

- d.1 Capacidad de oír comunicaciones por radio, en fonía o señales sonoras.
- d.2 Capacidad de entender una conversación sostenida con un tono de voz normal, con los motores apagados o funcionando en tierra o en el aire y con el o los motores a diversas intensidades de poder. (El Médico Examinador delegado debe asegurar que el Solicitante no pueda entenderle a través del movimiento de sus labios).
- d.3 Capacidad de estimar un planeo por el sonido en relación a la velocidad.
- d.4 Capacidad de reconocer que se está por producir una pérdida, por un cambio en el sonido debido a un cambio en la velocidad.

e. Defectos de elocución: Tartamudez.

Capacidad de conversar y ser claramente comprendido en persona y por radio.

f. Deficiencia a la percepción de los colores (Discromatopsias):

Puede evaluarse a un Solicitante como apto si está en condiciones de demostrar en una aeronave, lo siguiente:

- f.1 Capacidad de distinguir los colores utilizados en las cartas aeronáuticas, incluso letras impresas de varios tamaños y en colores, marcas convencionales en diferentes colores y en un mapa invertido desde una distancia de 3 metros.
- f.2 Capacidad de leer los instrumentos de vuelo, particularmente los que tienen marcas limitantes en colores, luces distintivas de colores en el panel de instrumentos, especialmente las luces de radiobalizas, luces de aviso y las luces de intensidad y tonalidad variables.
- f.3 Capacidad de reconocer el terreno y las obstrucciones. Pedir al solicitante que seleccione varios campos de aterrizaje de emergencia, preferiblemente en condiciones un tanto marginales y que describa su superficie (por ejemplo: césped, rastrojos, terreno arado). Se le pedirá identificar obstáculos tales como zanjas, cercas, terrazas, depresiones, rocas, troncos y especialmente cualquier objeto de color gris, canela o café, que se encuentre en el campo verde.
- f.4 A quienes soliciten atribuciones para volar durante la noche, se les someterá a pruebas en horas del crepúsculo o durante la noche, para determinar su capacidad para ver:
 - 1) Las luces de colores de otras aeronaves que vuelen en las cercanías.
 - 2) Las luces de aproximación de la pista.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VIII	
	PAGINAS	402 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	05/09/2024

- 3) Las luces delimitadoras de aeropuertos.
- 4) Las luces de calles de rodaje.
- 5) Las luces rojas de aviso, instaladas sobre las torres de televisión, los edificios altos, las chimeneas, etc.
- 6) Las luces de señales convencionales provenientes de la torre.
- 7) Todas las luces de señales de colores normalmente utilizadas en el control de Tránsito Aéreo.

8.3. Procedimientos para Pruebas con Luces de Señales (Formulario AAC/MED 0316)

- a. Debe realizarse la prueba preferiblemente en el crepúsculo o en la mañana.
- b. Coordinar con la Torre de Control, para la exposición de las luces de señales verde, roja o blanca por un período de 5 segundos.
- c. Informar al Operador la señal a ser usada (radio, señal manual) para indicar cuándo mostrar la luz.

8.3.1. Como conducir la prueba con luces de señales de Aviación

- a. Acompañar al solicitante a un área ubicada aproximadamente a 300 m (1000 pies) de la luz.
 - 1) Instruir al Solicitante que indique el color de la luz, que será expuesta en forma continua durante 5 segundos (el color lo determina el operador a voluntad).
 - 2) Luego de un intervalo de tres (3) minutos, se repetirá el procedimiento con el color determinado nuevamente a voluntad.
 - 3) Luego de otro intervalo de tres (3) minutos, repetir el procedimiento con el tercer color.
- b. Acompañar al solicitante a un área distante a 500 m (1500 pies) del operador de la luz, repitiendo el procedimiento señalado más arriba. Hay que asegurarse que los tres colores hayan sido expuestos.
- c. No se debe dar al solicitante ninguna indicación de su exactitud de percepción durante la prueba.

Si el solicitante no consigue identificar correctamente cada color dentro del tiempo durante el cual se exhibe la luz, se dará por fracasada la prueba. Debe completarse la prueba en la forma específica, cualquiera que sea el desempeño del solicitante.

La prueba llevada a cabo en horas del crepúsculo, permite examinar al solicitante tanto a la luz del día como en horas de la noche.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VIII	
	PAGINAS	403 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	05/09/2024

La parte de la prueba que se realiza en horas de la noche, podrá incluir pruebas complementarias tales como identificación de luces de aeronaves, de pistas, de umbral y calles de rodaje.

Cuando el informe del Médico Examinador delegado indique que el solicitante ha fracasado en las pruebas prácticas, se puede expedir un Certificado Clase II, con la restricción: “Válida de día únicamente”.

8.3.2. Informe sobre las Pruebas Médicas de Vuelo:

Los resultados de las pruebas médicas de vuelo, serán notificados a la Unidad de Medicina Aeronáutica y Factores Humanos, en un período no mayor de ocho días después de realizadas las mismas y deberán incluir información acerca de:

- a. Defectos, pruebas y recomendaciones.
- b. Todo procedimiento adicional que el Examinador estime necesario.
- c. Todo atributo físico del Examinador que resulte pertinente en la comparación de su capacidad con la del Solicitante.
- d. Condiciones marginales reales o simuladas para la prueba.
- e. Susceptibilidad del Solicitante a la distracción causada por la realización simultánea de tareas.
- f. Toda limitación operacional que sea necesaria incluir en el Certificado de Piloto que se trate o de lo contrario, el hecho de que no se requieren limitaciones.

En base a lo establecido en el Libro IX, del Reglamento de Aviación Civil, todo solicitante de un Certificado Médico que se halla sometido a cirugía foto refractiva ocular, deberá ser evaluado en forma individual por un Oftalmólogo Asesor de la Unidad de Medicina Aeronáutica, 3 a 6 meses después de la cirugía quien mediante un reporte escrito notificará el estado de la agudeza visual y ausencia de secuelas en las cuales se incluyan:

- Campos Visuales
- Ausencia de Resplandores Nocturnos,
- Visión de Contraste y
- Percepción de Profundidad.

Una vez constatados los resultados de la evaluación, la Unidad de Medicina Aeronáutica mediante la Comisión Medica Evaluadora expedirá el Dictamen Médico Acreditado, de ser aprobado.

Todo Solicitante de un Certificado Médico Aeronáutico de cualquier clase, poseedor de una Licencia Aeronáutica que presente visión monocular, como consecuencia de lesiones traumáticas recientes o de otra causa, podrá solicitar la expedición de un Certificado Médico de Excepción.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO VIII	
	PAGINAS	404 de 420
	REVISIÓN	02
	FECHA	05/09/2024

La evaluación se realizará por parte de Oftalmólogos asesores de la Unidad de Medicina Aeronáutica, transcurrido un lapso de adaptación de 6 meses a un año, después de la pérdida de visión de un ojo. El ojo único deberá presentar agudeza visual 20/20, con o sin corrección. Demostrará satisfactoriamente su desempeño mediante un examen médico de vuelo.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO IX	
	PAGINAS	405 de 420
	REVISIÓN	03
	FECHA	29 de abril 2026

CAPÍTULO IX - CONCEPTOS GENERALES

9.1. Infraestructura y Equipos

La Unidad Medicina Aeronáutica y Factores Humanos cuenta con una infraestructura acorde a las exigencias a nivel gerencial, administrativo y operativo que demandan sus actividades, para ser más eficiente y dar respuesta a las necesidades de los usuarios. El jefe de la Unidad gestionará los recursos que permitan que el personal cuente en todo momento con los elementos que son generalmente necesarios para un buen desempeño, como por ejemplo: espacio físico adecuado para el desarrollo de su labor con sistemas de ventilación y aire acondicionado, mobiliario funcional y en perfectas condiciones de uso, tanto para el personal como para los usuarios, equipos de computación adecuados para el personal, impresoras, copiadoras, teléfonos, scanners, entre otros.

En la infraestructura adecuada, si bien la tecnología y demás elementos dan soporte al accionar estratégico de la Unidad de medicina aeronáutica y Factores Humanos, es importante señalar que ésta por sí sola es insuficiente sino va de la mano con la instrucción del personal que tiene a cargo su aplicación, lo cual se deberá tener previsto dentro del programa de instrucción del personal. También, es sumamente importante brindar al personal de medicina aeronáutica un buen ambiente de trabajo, considerando que gran parte de su labor demanda una alta concentración y estar en permanente contacto con el público para brindar un ágil y eficiente servicio, creando una cultura organizacional que fomente el trabajo en equipo, el reconocimiento y la motivación constante por parte del jefe de la unidad y sus superiores

9.2. Requisitos para la Aprobación de un Médico examinador Delegado o psicólogo delegado.

Se tiene por objeto establecer los requisitos y los procedimientos exigidos por la AAC para emitir una aprobación como Médico examinador o Psicólogo Delegado.

Requisitos:

- (a) Debe presentar ante la AAC una solicitud de autorización, en la forma y manera establecida por la AAC.
- (b) Con el fin de mantener la imparcialidad en sus dictámenes, el médico interesado deberá informar a la AAC y efectivamente cumplir, que no se encuentra vinculado, ni lo estará mientras esté en posesión de una autorización vigente como Médico examinador o psicólogo delegado, con ninguna empresa del sector aéreo que ocupe personal al que se le exija una Certificación médica aeronáutica; para el efecto, así lo expresará en una declaración juramentada. Se exceptúa de lo anterior la actividad docente, realizada por el médico, siempre y cuando ésta no implique vínculo laboral.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO IX	
	PAGINAS	406 de 420
	REVISIÓN	03
	FECHA	29 de abril 2026

(c) Para obtener de la AAC una autorización deberá acreditar el cumplimiento de los requisitos establecidos en el capítulo II de este manual de procedimientos.

9.2.1. Solicitud y emisión de una autorización

a) Sin perjuicio de lo previsto en éste manual de procedimientos, la solicitud de autorización debe acompañarse de la documentación que se indica a continuación:

1. Hoja de vida junto con los respectivos soportes (certificaciones, diplomas, etc.)
 2. Declaración juramentada de que trata el Punto 9.2.1 (b) del presente capítulo.
 3. Fotocopia del título universitario
 4. Copia del documento de identidad
 5. Calendario y horario de atención en su consultorio.
 6. Documento que acredite la experiencia profesional en ejercicio de la profesión en la atención de adultos.
 7. Documento que acredite la formación en medicina aeronáutica o aeroespacial.
- b) El solicitante podrá acreditar la carencia de sanciones por falta a la ética o profesión mediante declaración jurada, requisito que se entenderá cumplido con un escrito firmado por el profesional interesado;

Con toda la documentación, la AAC se reserva el derecho de constatar la veracidad de esta declaración ante las autoridades médicas correspondientes y de adoptar las medidas que el caso amerite.

- c) Todos los profesionales deberían conocer la reglamentación aeronáutica que aplica a su área y las bases de la actividad aérea que desarrollará el postulante.
- d) Prueba básica de conocimientos aeronáuticos.

Concluido el análisis de requisitos y documentos, el profesional interesado deberá presentar ante la AAC una prueba de conocimientos teóricos, la cual abarcará como mínimo los siguientes tópicos:

- Entorno aeronáutico internacional y nacional;
- Disposiciones médicas aplicables al otorgamiento de licencias;
- Aspectos relativos al desempeño del personal aeronáutico;



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO IX	
	PAGINAS	407 de 420
	REVISIÓN	03
	FECHA	29 de abril 2026

- Normas aplicables a la certificación aeromédica y generalidades de los Reglamentos Aeronáuticos de Panamá.

9.2.2. Limitaciones de la Delegación.

1. La aprobación como Médico examinador delegado no conlleva, en forma alguna, vinculación laboral o por prestación de servicios entre el profesional autorizado y la AAC.
2. La autorización como delegado no incluye la autoridad para suspender de actividades de vuelo o privilegios, ya sea temporal o definitivamente, a ningún miembro de la tripulación o personal aeronáutico por deficiencias de orden médico; en este caso, deberá informar de inmediato a la AAC, quien tomará las medidas pertinentes.
3. La autorización de Médico examinador delegado que la AAC otorga, es personal e intransferible, se emite teniendo en cuenta las cualidades profesionales del interesado y, en consecuencia, no puede cederse ni transferirse, a ningún título, debiendo ser devuelta a la AAC cuando el profesional deje de ejercer sus actividades como delegado o al vencimiento de la misma.

9.2.3. Responsabilidades de los Médicos examinadores

1. El Médico o Psicólogo delegado responde ante la AAC, sus examinados y ante terceros como particular investido de funciones públicas. La responsabilidad aquí prevista se extiende a los exámenes clínicos y paraclínicos que se realicen como soporte de la expedición o renovación de una Certificación médica del personal técnico aeronáutico o evaluación Psicológica; por lo anterior, debe dar cuenta razonada a la AAC de las irregularidades o deficiencias detectadas.
 2. Cualquier acción u omisión por parte del delegado que se traduzca en la expedición o renovación de una Certificación médica a un aspirante que no cumpla con los requisitos estipulados en el RACP, será causal de las sanciones disciplinarias del caso.
 3. Igualmente, el delegado responderá ante la AAC y terceros, por las acciones u omisiones propias de su ejercicio profesional, debiendo asumir las responsabilidades civiles penales, fiscales o disciplinarias a que hubiere lugar.
- a) Sin perjuicio de las competencias que correspondan a otras autoridades, los Médicos examinadores delegados, estarán sujetos a la inspección y vigilancia de la AAC.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO IX	
	PAGINAS	408 de 420
	REVISIÓN	03
	FECHA	29 de abril 2026

- b) Para llevar a cabo las inspecciones por parte del personal de la AAC, el delegado debe brindar todas las facilidades de acceso a las áreas involucradas en el proceso de reconocimiento médico y a la documentación pertinente.
- c) Evaluación del desempeño de los Médicos examinadores delegados. El desempeño de cada Médico examinador será evaluado por la unidad de Medicina aeronáutica de la AAC, conforme con los protocolos de evaluación establecidos por la AAC. Los criterios que tendrán los evaluadores para fijar los parámetros de la calificación, incluirán como mínimo:
 - 1. Correcto diligenciamiento de la documentación asociada al proceso de certificación médica o psicológica.
 - 2. Acatamiento de las diferentes normas y criterios médicos aeronáuticos proferidos por la AAC.
 - 3. Informes de los Tribunales de ética relacionados con antecedentes disciplinarios, sanciones y/o conducta contrarios a la ética.
- d) Con el fin de adelantar el proceso de evaluación, la unidad de Medicina aeronáutica de la AAC, podrá consultar la información que estime necesaria ante las autoridades de salud o tribunales médicos.

9.2.4. Apelación:

El recurso de apelación se interpondrá ante el Director General de la AAC de manera directa. El Director, al recibir el recurso, podrá contar con la asesoría o dictamen de un Médico Asesor, que no haya dictaminado o conocido sobre el asunto en particular anteriormente y en apoyo de la comisión médica evaluadora un profesional de la medicina designado por el interesado y un abogado de la AAC, quien participará con voz, pero sin voto. A la sesión de la comisión médica evaluadora podrán convocarse con voz y voto, médicos especialistas en aquellas áreas de la medicina relacionadas con el caso en cuestión. Igualmente, el jefe de la unidad de Medicina de la AAC, podrá asistir a las deliberaciones de comisión médica evaluadora, con voz, pero sin voto por haber conocido del caso en instancia anterior.

Emitido el dictamen técnico científico de la comisión médica y con fundamento en el mismo, el Director General de la AAC resolverá el recurso mediante acto administrativo motivado, que se notificará al interesado, poniendo fin a la vía gubernativa.

9.2.5. Vigencia de las Delegaciones:

De conformidad con lo previsto en el Artículo 19 del Libro XVI del RACP, las autorizaciones para realizar las funciones de Médico Examinador y Psicólogos delegados tendrán validez de (2) dos años, y su renovación deberá solicitarla cuarenta y cinco (45) días antes de finalizar el periodo; la cual estará sujeta a la



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO IX	
	PAGINAS	409 de 420
	REVISIÓN	03
	FECHA	29 de abril 2026

facultad del Director General de la AAC.

9.2.6. Revocación de una Delegación:

La Autoridad Aeronáutica Civil, revocará la autorización de los Médicos Examinadores Delegados del personal aeronáutico cuando:

- a. Se compruebe que las funciones del delegado no se ajustan a los procedimientos médicos o administrativos establecidos para tal propósito por la Unidad de Medicina Aeronáutica;
- b. Cuando no se cumpla con lo establecido en el Libro XVI del RACP;
- c. Por renuncia voluntaria del propio Médico; y
- d. Cuando el delegado no remita a la Dirección de Seguridad Aérea su solicitud para renovar la designación.

9.3. Biblioteca y Documentación de Referencia

El personal de la Unidad y los examinadores delegados requieren contar con el conjunto de reglamentos aeronáuticos en base a los cuales llevarán a cabo su labor, para lo cual deberá ésta Unidad contar con una biblioteca con la documentación física o electrónica vigente, con un procedimiento del control de los mismos y de la persona responsable de tener disponible la última enmienda aprobado e identificadas aquellas versiones que son obsoletas. Esta documentación abarca también los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, documentos OACI, RACP, manuales y circulares de asesoramiento, así como otros documentos de interés que tengan vinculación con el ámbito de licencias.

9.4. Comisión Médica Evaluadora.

La Comisión Médica Evaluadora de la Unidad de Medicina Aeronáutica y Factores Humanos estará integrada por al menos dos (2) Médicos Delegados de la AAC, elegidos y bajo la coordinación del Jefe de la Unidad de Medicina Aeronáutica y Factores Humanos. En la comisión médica podrán participar especialistas externos a la comisión para complementar la decisión si el caso lo amerita. Las funciones de la Comisión Médica Evaluadora serán las siguientes:

- a. Evaluar los casos del Personal Aeronáutico que no cumpla plenamente con los requisitos médicos, establecidos en el RACP. Los casos complicados e inhabituales y aquellos que la Jefatura de la Unidad de Medicina considere que deban ser sometidos al análisis con el fin de emitir un Dictamen Médico Acreditado que fundamente la decisión final, basado en los informes de los Médicos Especialistas Consultados.
- b. Evaluar los reportes relacionados con la presencia de cualquier trastorno psicofisiológico, factores ambientales específicos, antecedentes médicos, paramédicos y psicológicos de las tripulaciones que pudieran ser considerados



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO IX	
	PAGINAS	410 de 420
	REVISIÓN	03
	FECHA	29 de abril 2026

- factores predisponentes o contribuyentes de un accidente de aviación.
- c. Asesorar cuando sea necesario a la Unidad de Unidad de Medicina Aeronáutica y Factores Humanos en la evaluación de los informes sometidos por los Médicos Examinadores Delegados.
- d. Evaluar cada año el cumplimiento de las recomendaciones establecidas en los dictámenes médicos acreditados, previamente emitidos, a fin de dar seguimiento a los mismos.
- e. Asesorar a la Unidad de Medicina Aeronáutica y Factores Humanos. en otras tareas afines según sea necesario.
- f. Solicitar pruebas médicas operativas en tierra o vuelo o puesto Controlador de Tránsito Aéreo (CTA) para evaluar su capacidad y suficiencia a pesar de un impedimento físico. AAC/MED N°0315.
- g. La comisión médica de la AAC tendrá un periodo de 30 días hábiles para reunirse una vez el caso sea notificado a la Unidad de Medicina Aeronautica con la documentación pertinente.

9.5. Control de Registros

La Unidad de Medicina Aeronáutica debe mantener un sistema de control de registros que respalde cada acción tomada por la AAC por cada solicitante o titular de licencia.

9.5.1. Control e integridad de los registros

Las principales características de un buen sistema de control de registros son las siguientes:

a) Ser completos.

Los registros del personal aeronáutico titular de una licencia o de aquellos trámites de postulantes en proceso o que no han sido aprobados, deberían estar debidamente clasificados para su fácil acceso y proveer la documentación completa que evidencie las acciones tomadas por la AAC, lo cual permitirá contar con el historial completo de cada certificado médico o cualquier otra gestión emitida garantizando de esta forma su trazabilidad.

b) Integridad.

Es importante mantener la integridad de los registros para asegurar que ningún documento ha sido removido o alterado. Esto requiere que cada registro esté debidamente archivado en el correspondiente expediente y que se cuente con un procedimiento para el control de acceso a los registros con personal autorizado. Esto aplica tanto a registros físicos como electrónicos, considerando que



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO IX	
	PAGINAS	411 de 420
	REVISIÓN	03
	FECHA	29 de abril 2026

actualmente las empresas tienen la política de cero papeles y han migrado a estos sistemas.

c) Fácil acceso para personal autorizado.

La información contenida en los registros de medicina aeronáutica debería estar accesible para el personal autorizado por la Unidad. Si en algún momento algún inspector de la AAC requiere revisar un registro personal, esta revisión debe efectuarse en los ambientes de la Unidad de Medicina Aeronáutica y no debiera trasladarse a otras áreas, excepto que sea requerido como parte de una investigación de accidentes, con lo cual el registro debería ser entregado previa solicitud formal y respectivo respaldo de recepción, detallando el número de documentos que contiene (foliado) y la fecha de la última actualización.

9.5.2. Organización de los registros

Los registros de Medicina Aeronáutica son documentos físicos, organizados en expedientes individuales rotulados y dentro de lo posible se debe implantar un sistema de archivo electrónico de documentos, creando archivos electrónicos por cada titular de licencia, con los respectivos procedimientos de respaldo para ello. Para esto se debe contar con los recursos apropiados para realizar y mantener este sistema. De esta manera se, se logra tener la información en línea, actualizada y no es necesario contar con amplia infraestructura para el archivo de registros, lo cual también genera otros sistemas colaterales para el control de temperatura y humedad para la adecuada conservación de los registros físicos.

Los registros deben contar con una clasificación y orden cronológico de documentos para hacer más eficiente su revisión y control, por ejemplo, documentos personales del titular, certificados médicos, solicitudes de trámites de licencias y habilitaciones, evaluaciones teóricas, verificaciones de pericia o verificaciones de la competencia, suspensiones y sanciones, entre otros.

También es importante establecer un sistema de copia de seguridad de registros para garantizar la trazabilidad en caso de un desastre mayor. Cuando los registros son digitales, es fácil hacer una copia de seguridad de los datos de forma regular (como la copia de seguridad incremental sobre una base diaria y copia de seguridad completa una vez por semana) y para almacenar de forma segura datos fuera del sitio de copia de seguridad.

Si el sistema de registro es totalmente o parcialmente basado en papel, puede ser muy difícil mantener un sistema de copia de seguridad completa y mantenerla al día. Sin embargo, una copia de seguridad de la información es esencial, tales como el registro de certificados médicos del personal, incluidos los detalles esenciales de la secuencia de certificados médicos emitidas, que puede hacerse fácilmente cuando se cuenta con una aplicación informática de control.

9.5.3. Archivo y Período de Retención de Registros



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO IX	
	PAGINAS	412 de 420
	REVISIÓN	03
	FECHA	29 de abril 2026

Para los registros del personal aeronáutico que no realiza actividades aeronáuticas, es decir que no ejercen las atribuciones de su licencia, deberá hacerse el cierre del registro. Este tiempo debe estar acorde con los requerimientos de archivo general de documentos establecidos por la AAC. La retención es de dos (2) años para el archivo de los registros del personal aeronáutico inactivo en la AAC, procediendo a ser trasladados luego de este periodo a un archivo general en el que podrá ser retenido por tiempo indefinido, de esta forma se podría descongestionar el archivo de la Unidad de Medicina Aeronáutica.

9.5.4. Procedimiento para el Resguardo de Documentos, del Personal Técnico Aeronáutico.

Toda documentación confidencial y aquella que contenga información de carácter personal debe estar convenientemente protegida frente a los accesos no autorizados.

Procedimiento:

- 1. La Unidad de Medicina recibirá la documentación.
- 2. La Documentación debe ser revisada y se debe asegurar que las mismas cuenten con las firmas correspondientes. Estas firmas deben ser cotejadas para garantizar su autenticidad.
- 3. Una vez revisada la documentación se procede a registrar en el SIAR la información de la fecha de expedición y su vencimiento.
- 4. Luego de su ingreso en el SIAR, se procederá al archivo físico de la documentación.
- 5. La Información ingresada al SIAR será validada por el Jefe de la unidad de medicina aeronáutica y factores humanos.
- 6. Los documentos serán colocados en un archivador cerrado y seguro ubicado dentro de la Unidad de Medicina Aeronáutica.
- 7. El personal que tienen acceso a los registros confidenciales es el Jefe de la Unidad y personal designado.

9.6. Programa de Familiarización de los Médicos Examinadores con las Condiciones de Trabajo de los Titulares de Licencias.

- a. Proporcionar a los Médicos Examinadores conocimientos prácticos y experiencia con respecto al medioambiente y condiciones de trabajo en las cuales los titulares de licencias y habilitaciones desempeñan sus funciones.
- b. Mediante la coordinación con las Direcciones de operaciones de los Operadores y/o Explotadores de servicios aéreos, se establecerá un programa de visita y observación en ruta, por parte de los Médicos



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICINA AERONÁUTICA	CAPÍTULO IX	
	PAGINAS	413 de 420
	REVISIÓN	03
	FECHA	29 de abril 2026

Examinadores para que en la cabina de mando se valoren las exigencias fisiológicas y psicológicas impuestas a los tripulantes de vuelo y de cabina.

- c. La Dirección de Seguridad Aérea notificará a los Operadores y/o Explotadores con 48 horas de anticipación, el nombre del Médico Examinador quien estará correctamente identificado para viajar en la cabina de mando y poder observar por un período mínimo de una hora el ambiente de trabajo de las tripulaciones de vuelo y de cabina.
- d. En igual forma se realizará una visita programada una vez al año al Centro de Control de Tránsito Aéreo y a las Torres de Control a fin de observar las condiciones de trabajo de los Controladores de Tránsito Aéreo.
- e. Como complemento y en vista de la aplicación de la evaluación médica al personal de mantenimiento y despacho de vuelo, será de importancia la valoración de las condiciones de trabajo y de salud ocupacional de este personal, lo que deberá efectuarse mediante visitas programadas a las bases de mantenimiento y área de despacho de las líneas aéreas.
- f. Será conveniente acumular un total mínimo de diez (10) horas anuales en estas actividades.
- g. La Unidad de Medicina Aeronáutica y Factores Humanos en coordinación con los Médicos Examinadores Delegados, asignará las fechas para estas actividades.
- h. El reporte de los resultados obtenido en la visita practicada o en la observación en ruta, deberá ser notificado por escrito al Departamento en un período máximo de siete (7) días hábiles, después de las actividades realizadas, consignando fechas rutas tiempo de observación e impresiones obtenidas por el Médico- Examinador.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO X	
	PAGINAS	414 de 420
	REVISIÓN	01
	FECHA	12 sep.- 2022

CAPÍTULO X - PROGRAMA DE PRUEBAS DE DROGAS Y ALCOHOL
MEDIANTE ANÁLISIS BIOQUÍMICOS.

10.OBJETIVOS.

- a) Promover la seguridad y mantener una población Aeronáutica libre de drogas de abuso y alcohol.
- b) Eliminar el uso de drogas de abuso y alcohol en el personal Aeronáutico.
- c) Evitar riesgos para la seguridad aérea por personal Aeronáutico que se encuentre bajo influencia de drogas de abuso o alcohol.

10.1.Procedimiento para los Análisis Bioquímicos.

- 10.1.1. Todo análisis relacionado con el uso de alcohol se llevará a cabo utilizando un dispositivo de detección inmediata (ON SITE), en caso positivo, se procederá de inmediato a verificar la presencia mediante un análisis de alcoholemia (análisis de sangre).
- 10.1.2. La verificación en cuanto a las drogas se realizará en forma de muestreo utilizando método de pruebas inmediatas (orina). En caso de positividad se determinará por análisis de laboratorio más elaborados como Radio/Inmunofluorescencia, que serán realizados en las muestras de orina guardadas.

10.2. Evaluación de los resultados de los análisis.

10.2.1. Implementación.

- Análisis previo al empleo o la transferencia.
- Análisis posteriores a un accidente.
- Verificación debido a sospecha razonable.
- Análisis periódicos.
- Verificación voluntaria.
- Verificación al azar.

El procedimiento será llevado a cabo en forma continua y con selección al azar a lo largo del periodo de implementación.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO X	
	PAGINAS	415 de 420
	REVISIÓN	01
	FECHA	12 sep.- 2022

10.3. Procedimientos para la Toma de las Muestras y Custodia.

Se escogerá un grupo determinado del personal aeronáutico al azar ya sea, femenino o masculino.

Las pruebas se llevarán a cabo bajo supervisión de un personal especializado que podrá ser (Laboratorista - Supervisor - Enfermera – Inspector Aeronáutico).

- a. Se tomarán 2 muestras de orina:
 - a.1El contenido de un envase se utilizará para el análisis de la prueba inicial.
 - a.2El segundo envase, se precintará para su almacenaje y utilizarlo como contraprueba en caso de que el primero se reporte con positividad, utilizando métodos alternativos.

10.4. Evaluación de los Resultados de los Análisis.

En el caso de un resultado positivo, se tomarán medidas inmediatas para retirar al empleado de su área de trabajo. Todas las demás medidas se basarán en un examen del resultado positivo por un profesional médico con conocimientos en la materia. Un resultado positivo no prueba en sí mismo, una conducta no permitida. La participación de profesionales médicos y especialistas en el uso indebido de ciertas sustancias puede garantizar que sólo el personal que haya determinado que está involucrado en el uso problemático, se identifique como tales.

En el examen de los análisis de laboratorio que hayan confirmado un resultado positivo, el Médico Examinador deberá realizar una entrevista con la persona objeto de la evaluación. Se anexa una guía de orientación.

10.5. Criterios para la Reintegración a Funciones Aeronáuticas.

Si el resultado de los controles demuestra que un miembro del personal aeronáutico, presenta un problema de alcohol o de drogas, deberá ser suspendido de toda actividad.

La persona deberá ser evaluada por un Psiquiatra con experiencia en el trato con personal aeronáutico.

Si el Psiquiatra determina que la persona no es un utilizador problemático de ciertas sustancias y que es apta para continuar en sus actividades, notificará a la Unidad de Medicina Aeronáutica y Factores Humanos de la Autoridad Aeronáutica Civil, la cual examinará el caso y considerará su reincorporación.

Si el Psiquiatra determina que hay uso problemático de ciertas sustancias deberá ser sometido a un tratamiento de por lo menos tres a seis meses, que incluya rehabilitación, terapia familiar y atención complementaria.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO X	
	PAGINAS	416 de 420
	REVISIÓN	01
	FECHA	12 sep.- 2022

Después del tratamiento, la persona debe ser evaluada por la Unidad de Medicina Aeronáutica de la AAC, antes de su recertificación, la cual, mediante un Dictamen Médico Acreditado, emitirá la disponibilidad aeromédica del paciente.

En el Dictamen Médico Acreditado, se recomendarán las pautas generales de reevaluación que incluirán el control con el Psiquiatra, el examen médico Aeronáutico y los controles mediante análisis de sangre. Así como las disposiciones de carácter operacional que deba cumplir. Estas personas podrán someterse a controles sorpresivos durante un periodo máximo de 5 años.

10.6. El Programa estará Dirigido al Siguiete Personal.

- a. Pilotos de Transporte de Línea Aérea.
- b. Pilotos Comerciales
- c. Tripulantes de Cabina
- d. Controladores de Tránsito Aéreo
- e. Personal de Mantenimiento
- f. Bomberos Aeronáuticos.

10.7. Drogas que se Detectan.

- a. Cocaína
- b. Cannabis (marihuana)
- c. Opiáceos
- d. Alcohol

10.8. Métodos de Verificación

- a. Análisis del alcohol en orina y sangre
- b. Análisis de la droga en la orina

10.9. Referencias.

Lo establecido en los Libros VI, Libro X y el Libro IX del RACP, relacionados al uso de Alcohol y Sustancias Psicoactivas, fundamentan las bases para la implementación del programa.

10.10. Conceptos y Definiciones

- 10.10.1. **Bebida Alcohólica:** Toda bebida que contenga alcohol etílico (etanol) en su composición. Se obtiene por fermentación (vino, cerveza) o por destilación (ron, ginebra, vodka, whiskey).
- 10.10.2. **Graduación:** Indica la concentración de alcohol en la bebida, expresa el % de etanol que contiene, de forma que una cerveza de 4° contiene



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO X	
	PAGINAS	417 de 420
	REVISIÓN	01
	FECHA	12 sep.- 2022

aproximadamente 4 ml. de etanol por cada 100 ml. de bebida y una ginebra de 43° contendrá 43 ml. de alcohol por cada 100 ml. de bebida.

- 10.10.3. Intoxicación Aguda (Embriaguez):** Estado producido por el exceso con que se ha bebido vino o licor.
- 10.10.4. Intoxicación Crónica (Alcoholismo):** Enfermedad ocasionada por el uso habitual y compulsivo de bebidas alcohólicas, que ocasiona trastornos graves en el sistema nervioso y comportamiento.
- 10.10.5. Bebedor Social:** Se refiere a la utilización de bebidas alcohólicas y su ingesta durante actividades sociales y que no conducen a estados de intoxicación.
- 10.10.6. Cálculo del Consumo de Alcohol:** El cálculo de los gramos (gr) de alcohol puro se realiza a través de la siguiente fórmula:

$$G.A. P = C \times G^{\circ} \times 0.8 :100$$

Donde:	
G.A. P =	Gramos de alcohol puro
C =	Cantidad de bebida expresada en ml.
G° =	Graduación de etanol de la bebida consumida.
0.8 =	Densidad del alcohol.

Ejemplo: ¿Cuántos gramos de alcohol ingiere un Piloto que ha bebido 2 pinta de cerveza de 300 ml. con una graduación de 3? 8°? (3.8 % x volumen).

Aplicando la fórmula:

$$G.A.P. = 600 \times 3.8 \times 0.8 : 100$$

$$G.A.P. = 18.24 \text{ gmos. de etanol.}$$

- 10.10.6.1. Concentración de Alcohol en Sangre (Alcoholemia):** Se expresa habitualmente en g/L, g/dL, mg%, por ciento (%), mg/100 mL., mg/dL, o mmol/L. Las unidades utilizadas comúnmente corresponden a cada una de las otras así: 1g/L =0.1 g/dl = 100 mg/dL= 100 mg/100 ML = 0.1% =21.7 mmol/L. El nivel de alcohol en la sangre disminuye a razón de 0.15 g/L/hora, en promedio.
- Una unidad de alcohol consiste en 1.5 cl de alcohol puro (alcohol etílico, etanol) que equivale a una porción normal de cerveza o vino. Si no está acompañado de comida, una unidad de alcohol entrañará una alcoholemia de 0.2 g/l a 0.3g/L.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO X	
	PAGINAS	418 de 420
	REVISIÓN	01
	FECHA	12 sep.- 2022

10.10.6.2. Periodo entre la Ingestión de Bebidas Alcohólicas y Actividades de Vuelo:

RACP 8 Horas.

Se establecen como límites en nuestra aviación, niveles de alcoholemia menores de 20 mg/dl (0.2 %), por lo cual el personal aeronáutico no debe consumir alcohol durante sus actividades laborales en las 8 horas previas a las mismas.

10.10.7. Sustancias Psicoactivas:

Sustancias y medicamentos tales como alcohol, opiáceos, cannabinoides, sedantes e hipnóticos, la cocaína, otros psicoestimulantes, los alucinógenos y los disolventes volátiles con exclusión del tabaco y la cafeína.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO XI	
	PAGINAS	419 de 420
	REVISIÓN	Original
	FECHA	5 sept. 2024

CAPÍTULO XI – PROGRAMA DE PROMOCION Y PREVENCIÓN DE LA SALUD

1. Introducción

El Programa de Prevención de la Salud tiene como objetivo promover y mantener la salud óptima del personal aeronáutico mediante una serie de iniciativas y procedimientos diseñados para prevenir enfermedades y mejorar el bienestar general. Este programa está alineado con las mejores prácticas internacionales en medicina aeronáutica y está basado en la necesidad de proteger la salud de personal aeronáutico y garantizar un entorno de trabajo seguro y saludable.

2. Objetivos del Programa

- a. Reducir la incidencia de enfermedades y trastornos relacionados con el trabajo: Identificar y mitigar los riesgos asociados con las actividades y condiciones laborales.
- b. Promover prácticas saludables: Fomentar hábitos de vida saludable entre el personal aeronáutico.
- c. Proveer información y recursos educativos: Facilitar el acceso a información relevante sobre la prevención y el cuidado de la salud.

3. Procedimientos y Actividades

3.1. Creación y Distribución de Contenidos Educativos

Se crearán cápsulas informativas sobre diversos temas de prevención de salud, incluyendo, pero no limitándose a:

- **Higiene y Seguridad:** Procedimientos para la correcta higiene personal y en el entorno laboral.
- **Estrés y Salud Mental:** Estrategias para la gestión del estrés y el mantenimiento de la salud mental.
- **Nutrición y Ejercicio:** Consejos sobre una alimentación equilibrada y la importancia del ejercicio físico regular.
- **Prevención de Enfermedades Comunes:** Información sobre la prevención de enfermedades respiratorias, cardiovasculares, entre otras.

Las cápsulas informativas se distribuirán a través de la página web institucional; se enviarán boletines a la lista de correos del personal; y se compartirán en los perfiles oficiales de redes sociales para alcanzar una audiencia más amplia.

4. Implementación y Responsabilidades

La Unidad de Medicina Aeronáutica y Factores Humanos será responsable de la creación, ejecución y supervisión del programa de promoción y prevención de la salud.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA UNIDAD DE MÉDICA AERONÁUTICA	CAPÍTULO XI	
	PAGINAS	420 de 420
	REVISIÓN	Original
	FECHA	5 sept. 2024

Todos los miembros del personal aeronáutico deben participar activamente y aplicar los conocimientos adquiridos en su vida diaria y entorno de trabajo.

5. Evaluación y Revisión

Se llevará a cabo una revisión anual del programa para actualizar los procedimientos y contenidos en base a los últimos avances en medicina aeronáutica y salud laboral.





RESOLUCIÓN DE JUNTA DIRECTIVA No. 024
(De 29 de abril de 2026)

“Por medio de la cual se aprueba la revisión 01 del Manual de Procedimientos para el Otorgamiento de Matrícula de Aeronaves, de la Dirección de Seguridad Aérea.”

LA JUNTA DIRECTIVA DE LA AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL

En uso de sus facultades legales y;

CONSIDERANDO:

Que a la Autoridad Aeronáutica Civil le corresponde dirigir y reglamentar los servicios de transporte aéreo; regular y prestar servicios a la navegación aérea, a la seguridad operacional y aeroportuaria; la certificación y administración de aeródromos, incluyendo su regulación, planificación, operación, vigilancia y control, según lo establece el artículo 2 de la Ley No. 22 de 29 de enero de 2003, *Que crea la Autoridad Aeronáutica Civil y deroga el Decreto de Gabinete 13 de 1969*;

Que el numeral 30, del artículo 3 de la Ley 22 de 29 de enero de 2003, establece que son funciones específicas y privativas de la Autoridad Aeronáutica Civil, dictar la reglamentación y normativa necesaria para garantizar la seguridad y eficiencia del sistema de transporte aéreo en Panamá;

Que el artículo 31 del Libro I del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), dispone que los Manuales de Procedimientos son publicaciones emitidas por la Autoridad Aeronáutica Civil en materia de procedimientos y asesoramiento;

Que el artículo 34 del Libro I del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), dispone que los Manuales de Procedimientos son disposiciones de la AAC que regulan la aplicación de las normas o establecen en detalle los procesos a seguir para dar cumplimiento a las materias contenidas en el RACP, cuyos temas se publican como Capítulos. Estos Manuales incluyen los formularios y ayudas de trabajo para satisfacer los distintos procedimientos;

Que el objeto de la presente Resolución es la aprobación del **Manual de Procedimientos para el Otorgamiento de Matrícula de Aeronaves, de la Dirección de Seguridad Aérea**;

Que mediante el **Manual de Procedimientos para el Otorgamiento de Matrícula de Aeronaves, de la Dirección de Seguridad Aérea**, la entidad cumple con su compromiso como signatario del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, a fin de colaborar y 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 contemplados en el artículo 37 de dicho Convenio, aprobado por la Ley 52 de 30 de noviembre de 1959;

Que la República de Panamá, como Estado contratante de la Organización sobre Aviación Civil Internacional, se compromete a colaborar, a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organizaciones relativos a aeronaves, personal, aerovías, servicios auxiliares, en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la seguridad operacional;

EN CONSECUENCIA,



RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO: APROBAR la Revisión 01 del **Manual de Procedimientos para el Otorgamiento de Matrícula de Aeronaves de la Dirección de Seguridad Aérea**, de la Autoridad Aeronáutica Civil.

ARTÍCULO SEGUNDO: Esta Resolución modifica el **Manual de Procedimientos para el Otorgamiento de Matrícula de Aeronaves**, de la Autoridad Aeronáutica Civil en su totalidad.

ARTÍCULO TERCERO: Mantener en vigencia este manual bajo el método de revisiones cuando sea necesario, para cumplir con el deber del Estado, el cual es signatario del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

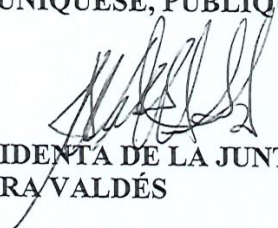
ARTÍCULO CUARTO: El Anexo que contiene el **MANUAL DE PROCEDIMIENTOS PARA EL OTORGAMIENTO DE MATRÍCULA DE AERONAVES**, a que hace alusión la presente Resolución, forma parte integral de la misma.

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

FUNDAMENTO LEGAL: Ley N° 22 de 29 de enero de 2003; Libro I del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP); Ley 52 de 1959; Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

Dado en la ciudad de Panamá, a los veintinueve (29) días del mes de abril de dos mil veintiséis (2026).

COMUNÍQUESE, PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE,

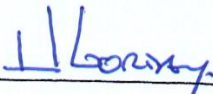

PRESIDENTA DE LA JUNTA DIRECTIVA, ENCARGADA
AZIHRA VALDÉS


SECRETARIO EJECUTIVO DE LA JUNTA DIRECTIVA
RAFAEL BÁRCENAS CHIARI



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL
SECRETARÍA GENERAL

FIEL COPIA DEL ORIGINAL QUE REPOSA
EN LOS ARCHIVOS

Firma: 

Fecha: MAYO 11 2026



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL

DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA

**DEPARTAMENTO DE REGISTRO
DE MATRÍCULA DE AERONAVES**



**MANUAL DE PROCEDIMIENTOS
PARA EL OTORGAMIENTO DE
MATRÍCULA DE AERONAVES**

**PANAMÁ
2026**

Revisión Original – 18 de agosto de 2017
Revisión 1 – 29 de abril de 2026



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL DEPARTAMENTO DE REGISTRO Y MATRICULA DE AERONAVES	Registro de Revisiones Página 1 de 1 REVISIÓN 01 FECHA 29/04/2026

REGISTRO DE REVISIONES

Revisión N°	Resolución N°	Fecha	Firma y aclaración de responsable
Original	019-DG-NRA-AAC	14/08/2017	AAC
01	JD N°024-29-04-2026	29/04/2026	JD



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL DEPARTAMENTO DE REGISTRO Y MATRICULA DE AERONAVES	Lista de páginas efectivas Página 1 de 2 REVISIÓN 01 FECHA 29/04/2026

Lista de Páginas Efectivas

	Página	Revisión	Fecha
Portada		0	14/08/2017
Registro de Revisiones	RR – 1	0	14/08/2017
Resolución 019-DG-NRA-AAC	R – 1	Original	14/08/2017
Resolución 019-DG-NRA-AAC	R – 2	Original	14/08/2017
Lista de Páginas Efectivas	LEP - 1	0	29/04/2026
Lista de Páginas Efectivas	LEP - 1	0	29/04/2026
Preámbulo	P - 1	0	29/04/2026
Índice	1	01	29/04/2026

CAPÍTULO I		
Página	Rev.	Fecha
1	0	14/08/2017
2	0	14/08/2017
3	0	14/08/2017

CAPÍTULO II		
Página	Rev.	Fecha
1	01	14/08/2017
2	01	14/08/2017
3	01	14/08/2017
4	01	14/08/2017
5	01	14/08/2017
6	01	14/08/2017
CAPÍTULO III		
Página	Rev.	Fecha
1	01	29/04/2026
2	01	29/04/2026
3	01	29/04/2026
4	01	29/04/2026
5	01	29/04/2026
6	01	29/04/2026
7	01	29/04/2026
8	01	29/04/2026
9	01	29/04/2026
10	01	29/04/2026
11	01	29/04/2026
12	01	29/04/2026
13	01	29/04/2026
14	01	29/04/2026
15	01	29/04/2026
16	01	29/04/2026
17	01	29/04/2026

18	01	29/04/2026
19	01	29/04/2026
20	01	29/04/2026
21	01	29/04/2026
22	01	29/04/2026
23	01	29/04/2026
24	01	29/04/2026
25	01	29/04/2026
26	01	29/04/2026
27	01	29/04/2026
28	01	29/04/2026
29	01	29/04/2026
30	01	29/04/2026
CAPÍTULO IV		
Página	Rev.	Fecha
1	01	29/04/2026
2	01	29/04/2026
3	01	29/04/2026
4	01	29/04/2026
5	01	29/04/2026
CAPÍTULO V		
Página	Rev.	Fecha
1	0	14/08/2017
2	0	14/08/2017
CAPÍTULO VI		
Página	Rev.	Fecha
1	01	29/04/2026
2	01	29/04/2026
3	01	29/04/2026
CAPÍTULO VII		
Página	Rev.	Fecha
1	01	29/04/2026
2	01	29/04/2026
3	01	29/04/2026



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL DEPARTAMENTO DE REGISTRO Y MATRICULA DE AERONAVES	Lista de páginas efectivas Página 2 de 2 REVISIÓN 01 FECHA 29/04/2026

4	01	29/04/2026
5	01	29/04/2026
CAPÍTULO VIII		
Página	Rev.	Fecha
1	01	29/04/2026
2	01	29/04/2026
CAPÍTULO IX		

Página	Rev.	Fecha
1	0	14/08/2017
2	0	14/08/2017
3	0	14/08/2017
Compendio de Formularios		
Página	Rev.	Fecha
1	01	29/04/2026



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL DEPARTAMENTO DE REGISTRO DE MATRICULA DE AERONAVES	Preámbulo Página 1 de 1 REVISIÓN 01 FECHA 29/04/2026

Preámbulo

Este Manual de Procedimientos para el Departamento de Registro de Matrícula de Aeronaves, reemplaza a los procedimientos establecidos por la resolución No.088/DSA/AAC de 29 de Marzo de 2003, se emite en cumplimiento del Artículo 37 al Convenio sobre la Aviación Civil Internacional, los Artículos del 19 al 25 de la Ley No. 21 de 29 de enero de 2003 y el Libro V del Reglamento de Aviación Civil de Panamá, que son los fundamentos legales para el registro de matrícula de la Dirección de Seguridad Aérea de la Autoridad Aeronáutica Civil de Panamá.

Este Manual, se ha desarrollado para orientar al Departamento de Registro de Matrícula de Aeronaves, en el cumplimiento de sus obligaciones sobre el Convenio de Aviación Civil Internacional y se señala la atención de la obligación que les impone el Artículo 38 al Convenio, en virtud del cual se pide a los Estados contratantes de notificar a la Organización, cualquier diferencia entre sus reglamentos nacionales y las normas internacionales. Se describen las obligaciones del Estado Panameño, en materia de marcas de nacionalidad y matrícula de las aeronaves y ofrece una orientación detallada sobre el establecimiento y las actividades del Departamento de Registro y Matrícula de Aeronaves.

El Departamento de Registro de Matrícula de Aeronaves, coordinará y procederá muy estrechamente con el Departamento de Aeronavegabilidad, para la elegibilidad de las aeronaves a ser matriculadas en la República de Panamá.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL DEPARTAMENTO DE REGISTRO Y MATRÍCULA DE AERONAVES	Índice Página 1 de 3 REVISIÓN 01 FECHA 29/04/2026

Índice General

REGISTRO DE REVISIONES

LISTA DE PÁGINAS EFECTIVAS

PREÁMBULO

ÍNDICE GENERAL

CAPÍTULO I - ORGANIZACIÓN, USO Y REVISIÓN

1.1. APLICABILIDAD

1.2. OBJETIVO

1.3. DISTRIBUCIÓN

1.4. GENERALIDADES

1.5. PROCEDIMIENTO PARA EFECTUAR ACTUALIZACIONES Y ENMIENDAS

1.6. DEFINICIONES Y ACRÓNIMOS

1.7. RESPONSABILIDAD Y METODOLOGÍA REGULATORIA DE LA AAC

1.8. PROCEDIMIENTOS DE REGLAMENTACIÓN

CAPÍTULO II - ESTRUCTURA, ORGANIZACIÓN Y FUNCIONES DEL DEPARTAMENTO

2.1. GENERALIDADES

2.2. OBJETIVO

2.3. ESTRUCTURA ORGANIZATIVA

2.4. FUNCIONES DEL DEPARTAMENTO DE REGISTRO DE MATRÍCULA DE AERONAVES

2.5. REGISTRO ADMINISTRATIVO AERONÁUTICO

CAPÍTULO III - INSCRIPCIÓN DE AERONAVES

3.1. EL PROCEDIMIENTO PARA LA INSCRIPCIÓN DE UNA AERONAVE EN EL REGISTRO DE MATRÍCULA DE AERONAVES ES EL SIGUIENTE:

3.2. PARA LA ASIGNACIÓN DE MATRÍCULA:

3.3. CERTIFICADO DE AVALÚO DE AERONAVES:

3.4. OTORGAMIENTO DEL CERTIFICADO DE MATRÍCULA PROVISIONAL:

3.5. CERTIFICADO DE MATRÍCULA

3.6. TIPOS DE INSCRIPCIONES EN EL DEPARTAMENTO DE REGISTRO DE MATRÍCULA DE AERONAVES

CAPÍTULO IV - MATRÍCULA DE AERONAVES CIVILES

4.1. ASPECTOS GENERALES



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL DEPARTAMENTO DE REGISTRO Y MATRÍCULA DE AERONAVES	Índice Página 2 de 3 REVISIÓN 01 FECHA 29/04/2026

- 4.2. IDENTIFICACIÓN Y EXHIBICIÓN DE MARCAS DE NACIONALIDAD Y MATRÍCULA:
- 4.3. UBICACIÓN DE LA MATRÍCULA EN AERONAVES DE PLANOS FIJOS:
- 4.4. UBICACIÓN DE MATRÍCULA EN AERONAVES SIN PLANO FIJO:
- 4.5. MARCADO DE AERONAVE

CAPÍTULO V - PINTADO DE AERONAVES

- 5.1. ASPECTOS GENERALES
- 5.2. IDENTIFICACIÓN CON EL SÍMBOLO DE LA BANDERA
- 5.3. MARCAS DE AERONAVES DE USO SANITARIO

CAPÍTULO VI - CAMBIO DE PROPIETARIO EN EL REGISTRO ADMINISTRATIVO AERONÁUTICO

CAPÍTULO VII - CANCELACIÓN DE MATRÍCULA EN EL REGISTRO ADMINISTRATIVO AERONÁUTICO

- 7.1. ASPECTOS GENERALES
- 7.2. PARA SOLICITAR LA CANCELACIÓN DE MATRÍCULA DEL REGISTRO ADMINISTRATIVO AERONÁUTICO DE LA REPÚBLICA DE PANAMÁ, SE DEBE CUMPLIR CON LOS SIGUIENTES REQUISITOS:

CAPÍTULO VIII - REGISTRO DE CONTRATOS DE UTILIZACIÓN DE AERONAVES

CAPÍTULO IX - CAMBIOS DE OPERACIÓN Y/O CAMBIOS DE DESIGNADOR DE MATRÍCULA DE LA AERONAVE

COMPENDIO DE FORMULARIOS



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL DEPARTAMENTO DE REGISTRO Y MATRÍCULA DE AERONAVES	Capítulo I Página 1 de 3 REVISIÓN 01 FECHA 14/08/2017

CAPÍTULO I - ORGANIZACIÓN, USO Y REVISIÓN

1.1. APLICABILIDAD

1.1.1. El presente Manual de Procedimientos del Departamento de Registro de Matrícula de Aeronaves, de ahora en adelante MPDMAT, ha sido concebido, basado y ajustado a las Leyes y Reglamento de Aviación Civil de la República de Panamá (RACP), a las Normas y Métodos Recomendados y a los procedimientos guías de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

1.2. OBJETIVO

1.2.1. Este MPDMAT tiene por objeto unificar los procedimientos de otorgamiento de matrículas, cambios de propietarios, cambios de operación, y cancelación de matrícula de aeronaves panameñas, y servir de guía funcional, mediante la aplicación de una metodología común para cada uno de los procedimientos establecidos en el Reglamento de Aviación Civil de la República de Panamá.

1.3. DISTRIBUCIÓN

- 1.3.1. Este manual estará accesible a todos, mediante la publicación en la página portal de la AAC. Una copia en digital, permanecerá actualizada en la Sección de Documentación Técnica, y es ésta Unidad la responsable y garante de que la copia se mantenga debidamente actualizada.
- 1.3.2. El cumplimiento estricto de estos procedimientos es condición obligatoria por parte del personal de MAT, ajustando su proceder profesional a las normativas estipuladas, a menos que exista una causa plenamente justificada para no hacerlo, situación que debe dejarse explícitamente establecida cuando sea necesario desviarse de estos procedimientos.

1.4. GENERALIDADES

- 1.4.1. El Departamento de Registro de Matrícula de Aeronaves, deberá cerciorarse que las aeronaves reúnan las condiciones técnicas que exigen los reglamentos correspondientes, además de no estar matriculadas en otro país.
- 1.4.2. Para el óptimo desempeño de sus funciones específicas, los funcionarios del Departamento de Registro de Matrícula de Aeronaves, deben estar adecuadamente capacitados y convencidos de la importancia de su labor para la Seguridad Aérea. Tal convencimiento, deberá ser suficiente incentivo para mantener y acrecentar esa capacidad y aptitud de forma continua, ampliando su idoneidad y facilitando su desempeño en la función específica.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL DEPARTAMENTO DE REGISTRO Y MATRÍCULA DE AERONAVES	Capítulo I Página 2 de 3 REVISIÓN 01 FECHA 14/08/2017

1.5. PROCEDIMIENTO PARA EFECTUAR ACTUALIZACIONES Y ENMIENDAS

- 1.5.1. Toda vez que fuese necesario modificar el contenido del presente MPDMAT, debe hacerse en coordinación con todos los funcionarios del Departamento, quienes deben participar activamente en la discusión y preparación de las revisiones para unificar criterios y lograr un mayor grado de eficiencia y seguridad.
- 1.5.2. Cumplido el estudio y análisis, la solicitud de enmienda o revisión de la documentación deberá realizarse mediante petición escrita por parte del jefe del Departamento de Registro de Matrícula de Aeronaves al Director de Seguridad Aérea, quien a su vez remitirá dicha solicitud a la Oficina de Normas y Regulaciones Aeronáuticas.
- 1.5.3. El proyecto de Resolución deberá ser preparado por la Oficina de Normas y Regulaciones Aeronáuticas el cual será responsable de presentarla al Director General para su aprobación.
- 1.5.4. 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 derecho del párrafo enmendado, salvo que se trate de una modificación gramatical menor.
- 1.5.5. 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.

1.6. DEFINICIONES Y ACRÓNIMOS

- 1.6.1. Todas las definiciones y acrónimos establecidos en el Libro I del RACP se aplican a la redacción de estos procedimientos.

1.7. RESPONSABILIDAD Y METODOLOGÍA REGULATORIA DE LA AAC

- 1.7.1. La AAC como entidad del estado realiza funciones asignadas para llevar a cabo el proceso general de fiscalización en materia de aviación civil. En el cumplimiento de la responsabilidad de reglamentación, el Director General de la AAC debe tomar en consideración los siguientes puntos por el bien del interés público:
- 1.7.2. Reglamentación del uso del espacio aéreo de tal manera que se promueva su desarrollo y la seguridad de la mejor manera posible.
- 1.7.3. Promoción, estímulo, y desarrollo de la aviación civil.
- 1.7.4. Promover la investigación y desarrollo de la industria aeronáutica.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL DEPARTAMENTO DE REGISTRO Y MATRICULA DE AERONAVES	Capítulo I Página 3 de 3 REVISIÓN 01 FECHA 14/08/2017

1.7.5. El proceso de Reglamentación es interactivo y su velocidad está regulada por la necesidad de involucrar a la comunidad aeronáutica en el proceso. Sólo en caso de emergencia se puede acelerar el proceso de reglamentación.

1.8. PROCEDIMIENTOS DE REGLAMENTACIÓN

1.8.1. Los procedimientos generales para la elaboración de Reglamentos por la AAC están explicados en el Libro I, Título IV del RACP. Estos procedimientos requieren que una lista sea publicada y mantenida como registro oficial de la AAC por cada elaboración o enmienda de los reglamentos. El Director puede delegar la autoridad para la elaboración o enmienda de los Reglamentos, pero es importante recordar que el Director es la Autoridad final con respecto a todas las acciones de elaboración o enmienda de los reglamentos.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL DEPARTAMENTO DE REGISTRO Y MATRÍCULA DE AERONAVES	Capítulo II Página 1 de 6 Revisión 01 FECHA 29/04/2026

CAPÍTULO II - ESTRUCTURA, ORGANIZACIÓN Y FUNCIONES DEL DEPARTAMENTO

2.1. GENERALIDADES

2.1.1. Mediante Resolución No.58-JD de 28 de junio de 1984, se crea el Departamento de Registro de Matrícula de Aeronaves, cuya finalidad es mantener el control de las aeronaves matriculadas en Panamá.

2.2. OBJETIVO

2.2.1. El objetivo fundamental del Departamento es realizar la inscripción de las aeronaves y expedir los Certificados de Matrícula de las mismas.

2.3. ESTRUCTURA ORGANIZATIVA

- 2.3.1. El Departamento de Registro de Matrícula de Aeronaves tiene la siguiente estructura organizativa:
- 2.3.1.1. Jefatura del Departamento
 - 2.3.1.2. Secretaria Administrativa

ORGANIGRAMA

DEPARTAMENTO DE REGISTRO DE MATRÍCULA DE AERONAVES



2.4. FUNCIONES DEL DEPARTAMENTO DE REGISTRO DE MATRÍCULA DE AERONAVES

Las funciones del Departamento están encaminadas a velar por el debido uso de las marcas de nacionalidad y matrícula, y garantizar la condición jurídica de las aeronaves que ostentan la nacionalidad panameña, de acuerdo a las Leyes y Reglamentos establecidos.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL DEPARTAMENTO DE REGISTRO Y MATRICULA DE AERONAVES	Capítulo II Página 2 de 6 Revisión 01 FECHA 29/04/2026

2.4.1. Requisitos para ejercer las funciones de Jefe del Departamento de Registro de Matrícula de Aeronaves:

- Título universitario de Licenciatura en Administración Pública, Empresas o carreras afines; o,
- Tres (3) años de experiencia laboral, en tareas relacionadas con la expedición de Certificados de Nacionalidad y Matrícula de las Aeronaves de acuerdo a las leyes y reglamentos de aviación civil nacional e internacional.
- Conocimiento de la Ley aeronáutica panameña y del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), en lo relativo a registro de aeronaves.
- Conocimiento del Anexo 7 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, “Marcas de Nacionalidad y de Matrículas de las aeronaves
- Manejo de aplicaciones informáticas.
- Habilidades efectivas de comunicación, tanto oral como escrita.
- Habilidad para relacionarse efectivamente con el personal interno y externo.
- Capacidad para trabajar individualmente, en equipo y bajo presión

2.4.2. El Jefe del Departamento de Registro de Matrícula de Aeronaves tiene las siguientes funciones:

- Verificar que las aeronaves de matrícula panameña sean debidamente inscritas en la AAC, supervisando el Otorgamiento y Cancelación de Certificados de Matriculas de Aeronaves y el Control del Registro Aeronáutico.
- Verificar que la inscripción de aeronaves panameñas cumpla con los requisitos de inscripción de aeronaves detallados en el Anexo 7 de OACI.
- Atender las solicitudes internas y externas sobre asuntos relativos a aeronaves con matrícula panameña.
- Verificar el contenido y autenticidad de los documentos públicos y privados que se adjuntan a las solicitudes de matrícula.
- Autorizar la expedición de los certificados de matrícula.
- Coordinar con el Departamento de Aeronavegabilidad a fin de obtener el Visto Bueno (AAC/AIR/0324a) Técnico para seguir con los trámites de inscripción de la aeronave.
- Otorgar matrículas provisionales para el traslado de aeronaves.
- Llevar en forma ordenada la información referente a las Matrículas de las Aeronaves en el Registro Administrativo Aeronáutico.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL DEPARTAMENTO DE REGISTRO Y MATRÍCULA DE AERONAVES	Capítulo II Página 3 de 6 Revisión 01 FECHA 29/04/2026

- Mantener informada a la Dirección General de la AAC del estado actual y problemas asociados a aeronaves de matrícula panameña.
- Asesorar al Director de Seguridad Aérea en todas las materias propias de Registros de Aeronaves y Reglamentación.
- Administrar los Recursos Humanos, materiales, financieros e informáticos requeridos para el funcionamiento de la unidad bajo su responsabilidad
- Coordinar las actividades del Departamento con otros Departamentos de la Dirección.
- Definir las necesidades de capacitación requeridas para el mejoramiento de las funciones, desarrollo y evaluación de resultados del personal que labora directamente a su cargo.
- Verificar que los registros de matrícula de todas las aeronaves inscritas, sean actualizados, organizados y mantenidos en un lugar seguro, y que se guarden los registros durante los periodos de tiempo necesarios.
- Mantener actualizado el Registro de Contratos de Utilización de Aeronaves de Matrícula Extranjera, en cumplimiento del artículo 83 bis del Convenio de Aviación Civil.

2.4.3. Secretaria Administrativa del Departamento de Registro de Matrícula de Aeronaves

2.4.3.1. Requisitos para ejercer el cargo de Secretaria Administrativa del Departamento de Registro de Matrícula de Aeronaves:

- Título Secundario de Bachiller.
- Tres (3) años de experiencia laboral, en tareas relacionadas con la expedición de Certificados de Nacionalidad y Matrícula de las Aeronaves, o tareas básicas de secretariado general de procedimientos administrativos.
- Conocimiento de la Ley aeronáutica panameña y del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), en lo relativo a registro de aeronaves.
- Conocimiento de la estructura organizativa y funciones de la institución.
- Manejo de aplicaciones informáticas.
- Conocimiento de Gramática, redacción y ortografía.
- Capacidad para interpretar instrucciones.
- Habilidad para redactar informes y documentos.
- Habilidad para expresarse en forma clara y precisa, oralmente y por escrito.
- Capacidad para establecer y mantener buenas relaciones interpersonales.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL DEPARTAMENTO DE REGISTRO Y MATRICULA DE AERONAVES	Capítulo II Página 4 de 6 Revisión 01 FECHA 29/04/2026

2.4.3.2. Funciones de la secretaria del Departamento de Registro de Matrícula de Aeronaves:

- Recibir y atender a los usuarios y brindarles la información solicitada con prontitud.
- Recibir, registrar y distribuir la correspondencia que se genera en el departamento.
- Confeccionar los Certificados de Matrícula.
- Preparar los expedientes de las nuevas matrículas y mantener los mismos en forma ordenada.
- Coordinar con la Unidad de Documentación Técnica para la elaboración y cálculos de los Avalúos de las aeronaves.
- Llevar el control de todos los documentos que se elaboran y tramitan en el departamento.
- Mantener en forma ordenada los documentos pendientes de revisión o de tramitación en el departamento.
- Actualizar toda la información relacionada con los Listados de Matrícula de Aeronaves y coordinar la distribución de los mismos.
- Confeccionar el pedido de los útiles de la oficina y llevar un control de los mismos.
- Atender las llamadas telefónicas y transmitir los mensajes correspondientes.
- Realizar otras tareas afines y complementarias, conforme a lo asignado por su superior inmediato.

2.5. REGISTRO ADMINISTRATIVO AERONÁUTICO

La Autoridad Aeronáutica Civil, a través del Registro Administrativo Aeronáutico mantendrá el debido control de la inscripción de aeronaves.

La inscripción de una aeronave en el Registro Administrativo Aeronáutico le confiere la nacionalidad panameña.

Cada aeronave inscrita en el Registro Aeronáutico Nacional de la República de Panamá, debe contar con una póliza de seguros completa, de acuerdo a lo establecido en el Artículo 196 de la Ley No.21 de 29 de enero de 2003, la cual debe contener, como mínimo lo siguiente:

- Información completa de la (s) aeronave (s): matrícula, tipo de aeronave, número de serie, uso, nombre del propietario, nombre del operador (y su designador, si aplica).
- Periodo de vigencia de la póliza.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL DEPARTAMENTO DE REGISTRO Y MATRÍCULA DE AERONAVES	Capítulo II Página 5 de 6 Revisión 01 FECHA 29/04/2026

- Región o área geográfica cubierta.
- Responsabilidad Civil frente a terceros, detallada: tripulación, pasajeros, equipaje, carga y responsabilidad civil en general (daños a la propiedad/daños corporales).
- Términos y condiciones de la misma.

Toda aeronave inscrita en el Registro Administrativo Aeronáutico perderá la nacionalidad panameña, si la misma es matriculada en otro Estado.

Para un mayor control, se llevará en el Registro Administrativo Aeronáutico, un Libro de Registro de Matrícula de Aeronaves en el que se anotarán las matrículas y los datos de las aeronaves, los nombres de sus Propietarios, los cambios de Propietario y las cancelaciones.

Este Registro sólo podrá ser corregido, utilizando en el renglón correspondiente al error un sello que diga “ANULADO” con su correlativa firma responsable, fecha y hora de corrección.

No podrán utilizarse paréntesis, subrayados, asteriscos, ni anotaciones adicionales a las establecidas en el Registro Aeronáutico Nacional.

Se concederá la reserva o separación de Matrícula para Aeronaves, nuevas o usadas, por el término de un año, a las personas naturales o jurídicas que lo soliciten, para el registro de una flota de aeronaves, cuyos adquirentes tengan prevista su inscripción en el Registro de Matrícula de Aeronaves de Panamá.

1. Para ello, el solicitante de dicha reserva de matrícula, deberá aportar la siguiente documentación:
 - a) Poder Especial a un abogado y memorial de solicitud de reserva de matrícula.
 - b) Una declaración jurada por escrito, justificando la necesidad de reserva de matrícula y comprometiéndose, bajo su responsabilidad, a no hacer uso de la matrícula reservada hasta tanto el Departamento de Registro y Matrícula de Aeronaves les emita el certificado provisional de matrícula.
 - c) Copia del título jurídico o acuerdo, que acredite que se va a adquirir la propiedad o gozará de la posesión de la aeronave.
2. Para obtener una reserva de matrícula es requisito necesario que la aeronave disponga del correspondiente certificado de tipo.
3. La reserva de matrícula adjudicada tendrá una duración máxima de un año, de acuerdo a lo establecido en el artículo 20, numeral 3 del Libro V del Reglamento de Aviación Civil de Panamá; transcurrido ese tiempo si el solicitante no se ha pronunciado al respecto, se cancelará de oficio la reserva.
4. No podrá reservarse una matrícula para aeronaves ultraliviana o aeronaves construidas por aficionados.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL DEPARTAMENTO DE REGISTRO Y MATRICULA DE AERONAVES	Capítulo II Página 6 de 6 Revisión 01 FECHA 29/04/2026

También se habilitará una Sección en la cual se harán inscripciones especiales y/o personales, en donde se inscribirán las matrículas especiales, que serán todas aquellas que no lleven la secuencia numérica que establece el Libro de Matrícula de Aeronaves.

Se debe tener presente que este tipo de inscripciones alteran sustancialmente el orden común del Registro Administrativo Aeronáutico; además, cuando son matrículas con letras, se debe consultar con la Dirección de Transporte Aéreo, para verificar que no coincidan con las letras otorgadas como designadores de empresas nacionales.

Como estas matrículas especiales y/o personales son otorgadas a solicitud del interesado, se debe tener en cuenta que una vez que la aeronave desaparezca, se venda o cambie de propietario, se cancelará dicha matrícula. O que el propietario dé su consentimiento para el uso de la misma matrícula.

Sobre las solicitudes de estas matrículas recae un pago especial, de acuerdo a lo establecido en la tarifa de costos de los servicios que ofrece la Dirección de Seguridad Aérea.

La inscripción y cancelación de las matrículas que se otorguen a aeronaves panameñas, serán solicitadas por su propietario o explotador por medio de abogado debidamente autorizado, de acuerdo a lo estipulado en el artículo 20 de la Ley 21 de 29 de enero de 2003.

Los archivos se mantendrán en equipos de acero contra fuego y con cerradura. Solo personal autorizado del Departamento de Matrículas y de Aeronavegabilidad trabajarán con ellos.

El procedimiento para guardar o archivar los documentos en los expedientes debe ser en orden ascendente, por fecha, y en la parte superior siempre deben encontrarse las copias de los certificados de la aeronave, de la siguiente forma:

- Certificado de Matrícula
- Certificado de Aeronavegabilidad
- Certificado o Licencia de Radio.
- Certificado de Homologación de Ruido (si aplica)

Esto con el propósito de poder ubicar rápidamente el nombre del propietario de la aeronave y verificar su aeronavegabilidad, en caso de una emergencia o incidente.

Además, se mantendrá información digitalizada, por medio de un sistema que permite introducir todos los datos referentes a la aeronave, como lo es el año de fabricación, la marca, el modelo, el número de serie, los colores, los motores, las hélices, las inspecciones, y todo lo relacionado con la misma; además de los datos de su propietario u operador, dirección, teléfono, etc.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL DEPARTAMENTO DE REGISTRO Y MATRÍCULA DE AERONAVES	Capítulo II Página 7 de 6 Revisión 01 FECHA 29/04/2026

También se introducirá toda la documentación relacionada con la aeronave, como lo son las Escrituras de Propiedad, los Contratos de Arrendamientos, las Certificaciones del Registro Público, las Tarjetas de Matrícula, Aeronavegabilidad, Radio y Homologación de Ruido, así como las copias de cédulas o pasaportes de los Representantes Legales o de las personas relacionadas con la aeronave.

El Departamento de Registro y Matrícula de Aeronaves debe asegurarse que cuando matricule por primera vez una aeronave de un tipo determinado y se le emita o convalide un certificado de aeronavegabilidad, se comunique al Estado de diseño que dicha aeronave ha quedado inscrita en nuestros registros, para lo cual debe comunicarlo mediante Memo a la Sección de Documentación Técnica, para realizar el proceso correspondiente de notificación al Estado de Diseño.

Cada cierto periodo de tiempo se procederá a hacer una depuración y/o descarte de documentos que por su naturaleza ya han vencido, como lo son los Paz y Salvos, las pólizas de seguro, o cuando haya duplicidad en algún documento, para que los expedientes se puedan manipular de forma fácil y segura.

Cuando se cancele la matrícula de una aeronave, ya sea por venta, traslado o pérdida total, el expediente se mantendrá por un periodo de 2 años, en físico, pasado ese tiempo se digitalizará la documentación más relevante y posteriormente será desechado, a menos que exista algún proceso que requiera mantenerlo para pruebas.

Una vez que, el Departamento de Registro de Matrícula de Aeronaves recibe la solicitud de una matrícula y emiten los certificados respectivos para una aeronave, debe comunicarlo mediante memo a la Sección de Documentación Técnica, para realizar el proceso correspondiente de notificación al Estado de Diseño.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL DEPARTAMENTO DE REGISTRO DE MATRÍCULA DE AERONAVES	Capítulo III Página 1 de 30 REVISIÓN 01 FECHA 29/04/2026

CAPÍTULO III - INSCRIPCIÓN DE AERONAVES

3.1. El procedimiento para la inscripción de una aeronave en el Registro de Matrícula de Aeronaves es el siguiente:

- 3.1.1. Para la solicitud de Matrícula:
 - 3.1.1.1. La solicitud de Matrícula panameña para una aeronave deberá ser presentada de acuerdo con los procedimientos establecidos en este Manual.
- 3.1.2. Al Solicitante le corresponderá presentar el contrato de compraventa y constancia oficial de la Autoridad Aeronáutica del Estado de Matrícula anterior de la aeronave, donde conste que la aeronave no se encuentra inscrita en ese Estado mediante cualquier medio a satisfacción de la Autoridad Aeronáutica Civil. (Los documentos no redactados en castellano deberán presentarse traducidos por intérprete autorizado).
- 3.1.3. Para los efectos de sociedades conformadas de acuerdo a la Ley panameña, las solicitudes de inscripción de aeronaves deberán ser presentadas por su Representante Legal por medio de abogado, y el documento se hará acompañar de certificación actualizada de la sociedad, donde conste la representación legal de la personería jurídica, expedida por el Registro Público.
- 3.1.4. Corresponderá a la Autoridad Aeronáutica Civil, la comprobación de la información dada, así como la firma del propietario y la veracidad de la inscripción anterior de la aeronave.

3.2. Para la asignación de Matrícula:

- 3.2.1. El Departamento de Aeronavegabilidad deberá determinar si la aeronave es elegible para ser Matriculada en Panamá, luego el Departamento de Registro de Matrícula de Aeronaves de la Dirección de Seguridad Aérea, una vez comprobada toda la información proporcionada por el solicitante, procederá a asignar a la aeronave su matrícula.
- 3.2.2. La asignación de matrícula a que se refiere el punto anterior, deberá concederse mediante nota, en la cual se especifique que la misma tan sólo tendrá validez a objeto de ser utilizada en los trámites técnicos y legales, y que la aeronave no podrá ser operada hasta que se le haya realizado la inspección de aeronavegabilidad, requisito indispensable para otorgarle los respectivos Certificados de Matrícula, Aeronavegabilidad, Licencia de Radio y Homologación de Ruido (si aplica).
- 3.2.3. La asignación de matrícula deberá hacerse en orden sucesivo.

3.3. Certificado de Avalúo de Aeronaves:

- 3.3.1. El procedimiento de certificación de avalúo de aeronaves será el siguiente:



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL DEPARTAMENTO DE REGISTRO DE MATRÍCULA DE AERONAVES	Capítulo III Página 2 de 30 REVISIÓN 01 FECHA 29/04/2026

- a. El avalúo se certificará conforme al valor especificado en los Libros de Precios de Aeronaves, existentes en la Industria Aeronáutica, en la fecha en que se está registrando la aeronave.
 - b. En caso que la aeronave nueva que no cuente con un Certificado de Tipo, el valor se tomará en base a lo establecido en la factura emitida por el fabricante o vendedor.
 - c. En caso de aeronaves usadas que no cuenten con un Certificado de Tipo, se solicitara una evaluación realizada por personal debidamente calificado y entrenado.
- 3.3.2. La Certificación de Avalúo debe presentarse junto a la escritura de compraventa, para su inscripción en el Registro Público.
- 3.3.3. La AAC solo realizará avalúos a las aeronaves en condiciones aeronavegables para efectuar los trámites de inscripción en el Registro Público de Panamá.

3.4. Otorgamiento del Certificado de Matrícula Provisional:

- 3.4.1. El Departamento de Registro de Matrícula de Aeronaves debe recibir el formulario AAC/AIR/0324a o Visto Bueno para continuar el Proceso de otorgamiento de Matrícula de una aeronave en Panamá, el cual es emitido por el Jefe del Departamento de Aeronavegabilidad.
- En caso de que la aeronave requiera aceptación de Certificado Tipo, el Departamento de Registro y Matrícula de Aeronaves no podrá continuar con el proceso de inscripción, hasta tanto se hayan realizado las gestiones para aceptar dicho certificado y la aeronave se considere elegible para ser matriculada en Panamá.
- 3.4.2. El Departamento de Registro de Matrícula de Aeronaves podrá expedir un Certificado Provisional de Matrícula por treinta (30) días (Formulario AAC/MAT/0301), siempre y cuando el solicitante haya presentado la Solicitud de Matrícula, el Formulario de Avalúo de Aeronave, Paz y Salvo de la AAC del propietario de la aeronave y de la matrícula anterior, cancelación de la Matrícula anterior, si es aeronave extranjera, o confirmación que nunca ha sido registrada por el Estado de Fabricación si es nueva, Copia de la Escritura de Compra notariada o factura de venta (Bill of Sale), Certificación de la existencia de la Sociedad y Representante Legal, y copia de la cédula del Representante Legal o persona natural.
- En casos particulares se pueden otorgar Certificados Provisionales de sesenta (60) o noventa (90) días, de acuerdo a lo que establezca el Libro V del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP).



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL DEPARTAMENTO DE REGISTRO DE MATRÍCULA DE AERONAVES	Capítulo III Página 3 de 30 REVISIÓN 01 FECHA 29/04/2026

3.5. Certificado de Matrícula

- 3.5.1. Luego de cumplir con los trámites de solicitud de matrícula, asignación y avalúo, con las correspondientes comprobaciones de que la matrícula extranjera en caso de haber existido haya sido cancelada, o de que no está inscrita en otro Estado; que la aeronave cumple con las exigencias de Aeronavegabilidad, que en el respectivo expediente consta copia de la Escritura de Propiedad y que la misma se encuentra inscrita en el Registro Público, se procederá a otorgarle el Certificado de Matrícula.
- 3.5.2 Dicho Certificado de Matrícula se expedirá en español e inglés, y debe llevarse a bordo de la aeronave, según lo establece el Reglamento de Aviación Civil de Panamá.

En caso de sustracción, extravío o deterioro del Certificado de Matrícula, el titular registral, a través del Representante Legal o Apoderado Especial, podrá solicitar la emisión de un duplicado de dicho certificado, aportando la solicitud formal y cancelando el derecho correspondiente.

3.6. TIPOS DE INSCRIPCIONES EN EL DEPARTAMENTO DE REGISTRO DE MATRÍCULA DE AERONAVES

- 3.6.1. Sólo podrán aspirar a la inscripción en el Registro Aeronáutico Nacional de la República de Panamá, las siguientes aeronaves:
- 3.6.2. Las aeronaves civiles de transporte público, o de trabajo aéreo que pertenezcan o sean operadas exclusivamente por personas nacionales, naturales o jurídicas; legalmente autorizadas para explotarlas.
- 3.6.3. Las aeronaves civiles de servicios privados que pertenezcan o sean operadas en Panamá por personas naturales o jurídicas nacionales o extranjeras que tengan como base de operaciones la República de Panamá o que sean residentes o domiciliadas en Panamá.
- 3.6.4. Para obtener el derecho a inscribir una aeronave en el Registro Administrativo Aeronáutico, el solicitante deberá cumplir con una serie de requisitos que le darán el derecho a obtener el Certificado Provisional de Matrícula, el cual tendrá un período de validez de treinta (30) días, prorrogables, hasta tres (3) Certificados Provisionales de treinta (30) días cada uno, con la condición de que para optar por el segundo certificado provisional, deben haber pagado y retirado el avalúo, y aportar constancia del ingreso de la Escritura de compraventa en el Registro Público, para su debida inscripción.
- 3.6.5. Una vez que el solicitante haya perfeccionado el trámite para la adquisición de la aeronave que hubiese obtenido el Certificado Provisional de Matrícula, se procederá a la inscripción formal de la misma en el Registro Público y se otorgará el Certificado de Matrícula.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL DEPARTAMENTO DE REGISTRO DE MATRÍCULA DE AERONAVES	Capítulo III Página 4 de 30 REVISIÓN 01 FECHA 29/04/2026

- 3.6.6. Conociendo entonces, quiénes pueden solicitar su inscripción en el Registro Administrativo Aeronáutico de la República de Panamá, tenemos las siguientes modalidades:
- 3.3.6.1. Solicitud de Matrícula de Aeronave para Servicio Privado. Para solicitar la inscripción de aeronaves para servicio aéreo privado en el Registro Administrativo Aeronáutico de la República de Panamá, se debe cumplir con los siguientes requisitos, previa entrevista con el Departamento de Aeronavegabilidad:
- a. Formulario de Solicitud de Matrícula de Aeronave para Servicio Privado. (AAC/MAT/0303)
 - a.1. El solicitante deberá entregar al Departamento de Registro de Matrícula de Aeronaves, el formulario correspondiente con todos los datos solicitados, que servirán de base para la elaboración del historial de la aeronave e iniciar los trámites de inscripción.
 - b. Formulario de Solicitud de Avalúo de Aeronave. (AAC/MAT/0313)
 - b.1. El solicitante deberá entregar junto con el Formulario de Solicitud de Matrícula de Aeronave para Servicio Privado, el formulario correspondiente con todos los datos solicitados, que servirán de base para que el Departamento de Aeronavegabilidad pueda iniciar los trámites de avalúo de la aeronave.
 - b.2. El procedimiento de certificación de avalúo de aeronaves será el siguiente:
 - b.2.1. El avalúo se certificará conforme al valor especificado en los Libros de Precios de Aeronaves, existentes en la Industria Aeronáutica o basado en prácticas aceptables en la aviación civil; en la fecha en que se está registrando la aeronave.
 - b.2.2. Dicho avalúo se adjuntará a la Escritura de Compra Venta Notariada, para su formalización en los Registros Aeronáuticos de la Dirección General del Registro Público.
 - c. Paz y Salvo del propietario de la aeronave, expedido por la Autoridad Aeronáutica Civil.
 - c.1. El solicitante deberá entregar un Paz y Salvo, expedido por el Departamento de Cobros de la Dirección de Finanzas, donde se haga constar que el mismo no mantiene obligación alguna con la Autoridad Aeronáutica Civil, tales como tasa anual, cargo por arrendamiento, concesión de área, aterrizaje, despegue, etc.
 - d. Paz y Salvo de la aeronave con su matrícula anterior, expedido por la Autoridad Aeronáutica Civil.
 - d.1. El solicitante deberá entregar un Paz y Salvo, expedido por el Departamento de Cobros de la Dirección de Finanzas, en fecha posterior a la asignación



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL DEPARTAMENTO DE REGISTRO DE MATRÍCULA DE AERONAVES	Capítulo III Página 5 de 30 REVISIÓN 01 FECHA 29/04/2026

de matrícula **HP**, donde se haga constar que la aeronave con su matrícula anterior no mantiene obligación alguna con la Autoridad Aeronáutica Civil, por tasas de sobrevuelo, estacionamiento, aterrizajes y despegues, etc.

- e. Poder General o Especial, y solicitud
- e.1. El Propietario otorgará Poder General o Especial debidamente notariado (de no ser presentado personalmente por el poderdante) a un abogado para el trámite de la solicitud de matrícula y deberá ser dirigido al Director General de la Autoridad Aeronáutica Civil, en el cual se exponen las generales completas, incluyendo el domicilio del poderdante y del apoderado.

e.2. Presentar solicitud del abogado, debidamente fundamentada.
- f. Cancelación de la matrícula anterior.
- f.1. La cancelación de la matrícula anterior deberá ser remitida directamente a la Dirección de Seguridad Aérea, Departamento de Registro de Matrícula de Aeronaves de la República de Panamá por los medios de comunicación habituales entre Instituciones Estatales, desde la Autoridad de Aviación Civil del país de origen de la matrícula anterior.

f.2. Una vez se haya recibido la cancelación de la matrícula anterior, el Departamento de Registro de Matrícula de Aeronaves podrá asignar la matrícula y así ser utilizada por el solicitante para fines legales y técnicos. Sin embargo, la aeronave no podrá ser operada hasta tanto cuente con los respectivos Certificados de Matrícula, Aeronavegabilidad, Licencia de Radio y Homologación de Ruido (si aplica).
- g. Copia de la Escritura de Compra Notariada o Factura de Venta (Bill of Sale).
- g.1. El solicitante deberá adjuntar a la documentación anteriormente citada copia de la Escritura de Compra Notariada, ya sea que dicha compra se haya realizado dentro o fuera del territorio nacional, por algún Notario Público de Circuito de la República de Panamá.

g.2. Si el solicitante presenta la Factura de Venta o comúnmente conocida como “Bill of Sale”, entregará copia del documento, cotejando en el original la autenticidad de las partes firmantes, emitida por el Cónsul de Panamá en el país donde se efectuó la transacción o el de un país amigo y certificada por el funcionario de Legalizaciones del Ministerio de Relaciones Exteriores.
- h. Certificación de la existencia de la sociedad y Representación Legal.
- h.1. Esta certificación de existencia de la sociedad es requerida por el Departamento de Registro de Matrícula de Aeronaves, si la persona que solicita la inscripción es una persona jurídica, por lo cual deberá adjuntar el documento emitido por la Dirección General del Registro Público, en donde consten todas las generales de la empresa y su Representación Legal.
- i. Copia de la cédula del propietario de la aeronave o Representante Legal.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL DEPARTAMENTO DE REGISTRO DE MATRICULA DE AERONAVES	Capítulo III Página 6 de 30 REVISIÓN 01 FECHA 29/04/2026

- i.1. Dentro de la documentación, el solicitante entregará una copia de la cédula del propietario de la aeronave, en situaciones donde el propietario sea una persona natural y del Representante Legal de la empresa, cuando el propietario sea una persona jurídica.
- j. Copia del Certificado de Aeronavegabilidad para la exportación.

j.1. El Departamento de Aeronavegabilidad, una vez haya recibido la documentación descrita en los procedimientos para aceptar los Certificados tipo y de Aeronavegabilidad, enviará al Departamento de Registro de Matrícula de Aeronaves el formulario AAC/AIR/0324a, confirmando o no si la aeronave cumple con los requisitos de aeronavegabilidad exigidos para matricular la aeronave en el país.
- k. Pago de Avalúo.

k.1. El solicitante deberá pagar a la Autoridad Aeronáutica Civil la Tasa por Servicio de Avalúo correspondiente a la aeronave, según lo establece la Tabla de Avalúos de Aeronaves.
- l. Cumplida la entrega de todos estos documentos se otorgará Certificado de Matrícula Provisional si el propietario u operador demuestra que inició el trámite de inscripción de la Escritura de Compra en el Registro Público. La culminación del trámite se formalizará con los siguientes documentos:

l.1. Pago de Inscripción. El solicitante deberá pagar a la Autoridad Aeronáutica Civil el cargo correspondiente a la inscripción de la aeronave, según lo establece la Tabla de Costos de Inscripción en el Registro Administrativo Aeronáutico.

l.2. Pago del Certificado de Matrícula de Aeronave. El solicitante deberá pagar a la Autoridad Aeronáutica Civil el cargo correspondiente al Certificado de Matrícula de Aeronave, según lo establece la Tabla de Costos de Inscripción en el Registro Administrativo Aeronáutico.

l.3. Escritura Inscrita en el Registro Público.

l.4. Copia de la póliza de seguro completa de la aeronave.
- m. Luego de realizarse el cumplimiento de los trámites de Solicitud de Matrícula de Aeronave para Servicio Aéreo Privado, asignación y avalúo, con las correspondientes comprobaciones de que la matrícula extranjera anterior, en caso de haber existido ha sido cancelada; o de que no está inscrita en otro Estado, que la aeronave cumple con las exigencias de aeronavegabilidad; y que en el respectivo expediente consta copia de la Escritura de Propiedad y que la misma se encuentra inscrita en el Registro Público, el Departamento de Matrícula de Aeronaves procederá, entonces, al otorgamiento del Certificado de Matrícula.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL DEPARTAMENTO DE REGISTRO DE MATRICULA DE AERONAVES	Capítulo III Página 7 de 30 REVISIÓN 01 FECHA 29/04/2026

3.3.6.2. Solicitud de Matrícula de Aeronave para Servicios Aéreos Comerciales. Para solicitar la inscripción de aeronaves para servicios aéreos comerciales, en el Registro Administrativo Aeronáutico de la República de Panamá, se debe cumplir con los siguientes requisitos:

- a. Formulario de Solicitud de Matrícula de Aeronave para Servicios Aéreos Comerciales. (AC/MAT/0303)
 - a.1. El solicitante deberá entregar al Departamento de Registro de Matrícula de Aeronaves, el formulario correspondiente con todos los datos solicitados, que servirán de base para la elaboración del historial de la aeronave e iniciar los trámites de inscripción.
- b. Formulario de Solicitud de Avalúo de Aeronave. (AAC/MAT/0313)
 - b.1. El solicitante deberá entregar junto con el Formulario de Solicitud de Matrícula de Aeronave para Servicio Aéreo Comercial, el formulario correspondiente con todos los datos solicitados, que servirán de base para que el Departamento de Aeronavegabilidad pueda iniciar los trámites de avalúo de la aeronave.
 - b.2. El procedimiento de certificación de avalúo de aeronaves será el siguiente:
 - b.2.1. El avalúo se certificará conforme al valor especificado en los Libros de Precios de Aeronaves, existentes en la Industria Aeronáutica o basado en prácticas aceptables en la aviación civil; en la fecha en que se está registrando la aeronave.
 - b.2.2. Dicho avalúo se adjuntará a la Escritura de Compra Venta Notariada, para su formalización en los Registros Aeronáuticos de la Dirección General del Registro Público.
- c. Paz y Salvo del propietario de la aeronave, expedido por la Autoridad Aeronáutica Civil.
 - c.1. El solicitante deberá entregar un Paz y Salvo expedido por el Departamento de Cobros de la Dirección de Finanzas donde se haga constar que el mismo no mantiene obligación alguna con la Autoridad Aeronáutica Civil, tales como tasa anual, cargo por arrendamiento, concesión de área, aterrizaje, despegue, etc.
- d. Paz y Salvo de la aeronave con su matrícula anterior, expedido por la Autoridad Aeronáutica Civil.
 - d.1. El solicitante deberá entregar un Paz y Salvo expedido por el Departamento de Cobros de la Dirección de Finanzas, donde se haga constar que la aeronave con su matrícula anterior no mantiene obligación alguna con la Autoridad Aeronáutica Civil, por tasas de sobrevuelo, estacionamiento, aterrizajes y despegues, etc.
- e. Poder General o Especial.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL DEPARTAMENTO DE REGISTRO DE MATRICULA DE AERONAVES	Capítulo III Página 8 de 30 REVISIÓN 01 FECHA 29/04/2026

- e.1. El Propietario o Explotador debidamente autorizado otorgará Poder General o Especial, debidamente notariado, a un abogado para el trámite de la solicitud de matrícula y deberá ser dirigido al Director General de la Autoridad Aeronáutica Civil, en el cual se exponen las generales completas, incluyendo el domicilio del poderdante y del apoderado.
- e.2. Presentar solicitud del abogado, debidamente fundamentada.
- f. Cancelación de la matrícula anterior.

f.1. La cancelación de la matrícula anterior deberá ser remitida directamente a la Dirección de Seguridad Aérea, Departamento de Registro de Matrícula de Aeronaves de la República de Panamá por los medios de comunicación habituales entre Instituciones estatales, desde la Autoridad de Aviación Civil del país de origen de la matrícula anterior.

f.2. Una vez se haya recibido la cancelación de la matrícula anterior, el Departamento de Registro de Matrículas de Aeronaves podrá asignar matrícula y así ser empleada por el solicitante para fines legales y técnicos. Sin embargo, la aeronave no podrá ser operada hasta tanto cuente con los respectivos Certificados de Matrícula, Aeronavegabilidad, Licencia de Radio y Homologación de Ruido. (si aplica)
- g. Copia de la Escritura de Compra Notariada o Factura de Venta (Bill of Sale).

g.1. El solicitante deberá adjuntar a la documentación anteriormente citada copia de la Escritura de Compra Notariada, ya sea que dicha compra se haya realizado dentro o fuera del territorio nacional, por algún Notario Público de Circuito de la República de Panamá.

g.2. Si el solicitante presenta la Factura de Venta o comúnmente conocida como “Bill of Sale”, entregará copia del documento, cotejando en el original la autenticidad de las partes firmantes, emitida por el Cónsul de Panamá en el país donde se efectúa la transacción o el de un país amigo y certificada por el funcionario de Legalizaciones del Ministerio de Relaciones Exteriores.
- h. Certificación de la existencia de la sociedad y Representación Legal.

h.1. Esta certificación de existencia de la sociedad es requerida por el Departamento de Registro de Matrícula de Aeronaves, si la persona que solicita la inscripción es una persona jurídica, por lo cual deberá adjuntar el documento emitido por la Dirección General del Registro Público, en donde consten todas las generales de la empresa y su Representación Legal.
- i. Copia de la cédula del propietario de la aeronave o Representante Legal.

i.1. Dentro de la documentación, el solicitante entregará una copia de la cédula del propietario de la aeronave, en situaciones donde el propietario sea una persona natural y del Representante Legal de la empresa, cuando el propietario sea una persona jurídica.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL DEPARTAMENTO DE REGISTRO DE MATRÍCULA DE AERONAVES	Capítulo III Página 9 de 30 REVISIÓN 01 FECHA 29/04/2026

- j. Copia del Certificado de Aeronavegabilidad de la exportación.
 - j.1. El Departamento de Aeronavegabilidad, una vez haya recibido la documentación descrita en los procedimientos para aceptar los Certificados tipo y de Aeronavegabilidad, enviará al Departamento de Registro de Matrícula de Aeronaves, el formulario AAC/AIR/0324a, confirmando si la aeronave cumple con los requisitos de aeronavegabilidad exigidos para matricularla en el país.
- k. Pago de Avalúo.
 - k.1. El solicitante deberá pagar a la Autoridad Aeronáutica Civil la Tasa por Servicio de Avalúo correspondiente a la aeronave, según lo establece la Tabla de Avalúos de Aeronaves.
- l. Cumplida la entrega de todos estos documentos se otorgará Certificado de Matrícula Provisional si el Propietario u Operador demuestra que inició el trámite de inscripción de la Escritura de Compra en el Registro Público. La culminación del trámite se formalizará con los siguientes documentos:
 - l.1. Pago de Inscripción. El solicitante deberá pagar a la Autoridad Aeronáutica Civil el cargo correspondiente a la inscripción de la aeronave, según lo establece la Tabla de Costos de Inscripción en el Registro Administrativo Aeronáutico.
 - l.2. Pago del Certificado de Matrícula de Aeronave. El solicitante deberá pagar a la Autoridad Aeronáutica Civil el cargo correspondiente al Certificado de Matrícula de Aeronave, según lo establece la Tabla de Costos de Inscripción en el Registro Administrativo Aeronáutico.
 - l.3. Escritura Inscrita en el Registro Público.
 - l.4. Copia de la póliza de seguro completa de la aeronave.
- m. Luego de realizarse el cumplimiento de los trámites de Solicitud de Matrícula de Aeronave para Servicio Aéreo Comercial, asignación y avalúo, con las correspondientes comprobaciones de que la matrícula extranjera anterior, en caso de haber existido ha sido cancelada; o de que no está inscrita en otro Estado, que la aeronave cumple con las exigencias de aeronavegabilidad; que en el respectivo expediente consta copia de la Escritura de Propiedad y que la misma se encuentra inscrita en el Registro Público, el Departamento de Registro de Matrícula de Aeronaves procederá, entonces, al otorgamiento del Certificado de Matrícula.
 - 3.3.6.3. Solicitud de Matrícula Especial de Aeronave para Servicio Privado o Comercial (AAC/MAT/0303). Para solicitar la inscripción en el Registro Administrativo Aeronáutico de la República de Panamá, de aeronaves con matrícula especial para servicio aéreo privado o comercial, se debe tener presente que este tipo de inscripciones alteran sustancialmente el orden



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL DEPARTAMENTO DE REGISTRO DE MATRÍCULA DE AERONAVES	Capítulo III Página 10 de 30 REVISIÓN 01 FECHA 29/04/2026

común del Registro Administrativo Aeronáutico, razón por la cual se debe cumplir con algunos requisitos diferentes a los anteriormente citados, tales como:

- a. Pago por Derecho de Matrícula Especial de Aeronave.
 - a.1. El solicitante deberá pagar a la Autoridad Aeronáutica Civil el cargo correspondiente al derecho de inscripción de aeronave con matrícula especial, según lo establece la Tabla de Costos de Inscripciones en el Registro Administrativo Aeronáutico.
- b. Formulario de Solicitud de Matrícula Especial de Aeronave.
 - b.1. El solicitante deberá entregar al Departamento de Matrícula de Aeronaves, el formulario correspondiente con todos los datos solicitados, que servirán de base para la elaboración del historial de la aeronave e iniciar los trámites de inscripción.
- c. Formulario de Solicitud de Avalúo de Aeronave (AAC/MAT/0313)
 - c.1. El solicitante deberá entregar junto con el Formulario de Solicitud de Matrícula Especial de Aeronave para Servicio Aéreo Privado o Comercial, el formulario correspondiente con todos los datos solicitados, que servirán de base para que el Departamento de Aeronavegabilidad pueda iniciar los trámites de avalúo de la aeronave.
 - c.2. El procedimiento de certificación de avalúo de aeronaves será el siguiente:
 - c.2.1. El avalúo se certificará conforme al valor especificado en los Libros de Precios de Aeronaves, existentes en la Industria Aeronáutica o basado en prácticas aceptables en la aviación civil; en la fecha en que se está registrando la aeronave.
 - c.2.2. Dicho avalúo se adjuntará a la Escritura de Compra Venta Notariada, para su formalización en los Registros Aeronáuticos de la Dirección General del Registro Público.
- d. Paz y Salvo del propietario de la aeronave, expedido por la Autoridad Aeronáutica Civil.
 - d.1. El solicitante deberá entregar un Paz y Salvo expedido por el Departamento de Cobros de la Dirección de Finanzas donde se haga constar que el mismo no mantiene obligación alguna con la Autoridad Aeronáutica Civil, tales como tasa anual, cargo por arrendamiento, concesión de área, aterrizaje, despegue, etc.
- e. Paz y Salvo de la aeronave con su matrícula anterior, expedido por la Autoridad Aeronáutica Civil.
 - e.1. El solicitante deberá entregar un Paz y Salvo expedido por el Departamento de Cobros de la Dirección de Finanzas, donde se haga constar que la



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL DEPARTAMENTO DE REGISTRO DE MATRÍCULA DE AERONAVES	Capítulo III Página 11 de 30 REVISIÓN 01 FECHA 29/04/2026

aeronave con su matrícula anterior no mantiene obligación alguna con la Autoridad Aeronáutica Civil, por tasas de sobrevuelo, estacionamiento, aterrizajes y despegues, etc.

- f. Poder General o Especial, y solicitud.
- f.1. El Propietario debidamente autorizado otorgará Poder General o Especial, debidamente notariado, a un abogado para el trámite de la solicitud de matrícula y deberá ser dirigido al Director General de la Autoridad Aeronáutica Civil, en el cual se exponen las generales completas, incluyendo el domicilio del poderdante y del apoderado.

f.2. Presentar solicitud del abogado, debidamente fundamentada.
- g. Cancelación de la matrícula anterior.
- g.1. La cancelación de la matrícula anterior deberá ser remitida directamente a la Dirección de Seguridad Aérea, Departamento de Registro de Matrícula de Aeronaves de la República de Panamá por los medios de comunicación habituales entre instituciones estatales, desde la Autoridad de Aviación Civil del país de origen de la matrícula anterior.

g.2 Una vez se haya recibido la cancelación de la matrícula anterior, el Departamento de Registro y Matrícula de Aeronaves podrá asignar la matrícula y así ser empleada por el solicitante para fines legales y técnicos. Sin embargo, la aeronave no podrá ser operada hasta tanto cuente con los respectivos Certificados de Matrículas, Aeronavegabilidad, Licencia de Radio y Homologación de Ruido (si aplica).
- h. Copia de la Escritura de Compra Notariada o Factura de Venta (Bill of Sale).
- h.1.El solicitante deberá adjuntar a la documentación anteriormente citada, copia de la Escritura de Compra Notariada, ya sea que dicha compra se haya realizado dentro o fuera del territorio nacional, por algún Notario Público de Circuito de la República de Panamá.

h.2. Si el solicitante presenta la Factura de Venta o comúnmente conocida como “Bill of Sale”, entregará copia del documento, cotejando en el original la autenticidad de las partes firmantes, emitida por el Cónsul de Panamá en el país donde se efectuó la transacción o el de un país amigo y certificada por el funcionario de Legalizaciones del Ministerio de Relaciones Exteriores.
- i. Certificación de la existencia de la sociedad y Representación Legal.
- i.1. Esta certificación de existencia de la sociedad es requerida por el Departamento de Matrícula de Aeronaves, si la persona que solicita la inscripción es una persona jurídica, por lo cual deberá adjuntar el documento emitido por la Dirección General del Registro Público, en donde consten todas las generales de la empresa y su Representación Legal.
- j. Copia de la cédula del propietario de la aeronave o Representante Legal.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL DEPARTAMENTO DE REGISTRO DE MATRÍCULA DE AERONAVES	Capítulo III Página 12 de 30 REVISIÓN 01 FECHA 29/04/2026

- j.1. Dentro de la documentación, el solicitante entregará una copia de la cédula del propietario de la aeronave, en situaciones donde el propietario sea una persona natural y del Representante Legal de la empresa, cuando el propietario sea una persona jurídica.
- k. Copia del Certificado de Aeronavegabilidad para la exportación.

k.1. El Departamento de Aeronavegabilidad, una vez haya recibido la documentación descrita en los procedimientos para certificar o convalidar los Certificados tipo y de Aeronavegabilidad, enviará al Departamento de Registro de Matrícula de Aeronaves el formulario AAC/AIR/0324a, confirmando o no si la aeronave cumple con los requisitos de aeronavegabilidad exigidos para matricular la aeronave en el país.
- l. Pago de Avalúo.

l.1. El solicitante deberá pagar a la Autoridad Aeronáutica Civil la Tasa por Servicio de Avalúo correspondiente a la aeronave, según lo establece la Tabla de Avalúos de Aeronaves.
- m. Cumplida la entrega de todos estos documentos se otorgará Certificado de Matrícula Provisional si el propietario u operador demuestra que inició el trámite de inscripción de la Escritura de Compra en el Registro Público. La culminación del trámite se formalizará con los siguientes documentos:

m.1. Pago de Inscripción. El solicitante deberá pagar a la Autoridad Aeronáutica Civil el cargo correspondiente a la inscripción de la aeronave, según lo establece la Tabla de Costos de Inscripción en el Registro Administrativo Aeronáutico.

m.2. Pago del Certificado de Matrícula de Aeronave. El solicitante deberá pagar a la Autoridad Aeronáutica Civil el cargo correspondiente al Certificado de Matrícula de Aeronave, según lo establece la Tabla de Costos de Inscripción en el Registro Administrativo Aeronáutico.

m.3. Escritura Inscrita en el Registro Público.

m.4. Copia de la póliza de seguro completa de la aeronave.
- n. Luego de realizarse el cumplimiento de los trámites de Solicitud de Matrícula de Aeronave para Servicio Aéreo Privado o Comercial, asignación y avalúo, con las correspondientes comprobaciones de que la matrícula extranjera anterior, en caso de haber existido, ha sido cancelada; o de que no está inscrita en otro Estado, que la aeronave cumple con las exigencias de aeronavegabilidad; que en el respectivo expediente consta copia de la Escritura de Propiedad y que la misma se encuentra inscrita en el Registro Público, el Departamento de Registro y Matrícula de Aeronaves procederá, entonces, al otorgamiento del Certificado de Matrícula.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL DEPARTAMENTO DE REGISTRO DE MATRICULA DE AERONAVES	Capítulo III Página 13 de 30 REVISIÓN 01 FECHA 29/04/2026

3.3.6.4. Solicitud de Matrícula de Aeronave con Arrendamiento Entre Personas Naturales o Jurídicas Nacional (AAC/MAT/0303). Para solicitar la inscripción, en el Registro Administrativo Aeronáutico de la República de Panamá, de aeronaves con arrendamiento entre personas naturales o jurídicas nacionales, se deben cumplir con los siguientes requisitos:

- a. Formulario de Solicitud de Matrícula de Aeronave, con arrendamiento entre personas naturales o jurídicas nacionales.
 - a.1. El solicitante deberá entregar al Departamento de Registro de Matrícula de Aeronaves, el formulario correspondiente con todos los datos solicitados, que servirán de base para la elaboración del historial de la aeronave e iniciar los trámites de inscripción.
- b. Formulario de Solicitud de Avalúo de Aeronave. (AAC/MAT/0313)
 - b.1. El solicitante deberá entregar junto con el Formulario de Solicitud de Matrícula de Aeronave con Arrendamiento entre Personas Naturales o Jurídicas Nacionales, el formulario correspondiente con todos los datos solicitados, que servirán de base para que el Departamento de Aeronavegabilidad pueda iniciar los trámites de avalúo de la aeronave.
 - b.2. El procedimiento de certificación de avalúo de aeronaves será el siguiente:
 - b.2.1. El avalúo se certificará conforme al valor especificado en los Libros de Precios de Aeronaves, existentes en la Industria Aeronáutica o basado en prácticas aceptables en la aviación civil; en la fecha en que se está registrando la aeronave.
 - b.2.2. Dicho avalúo se adjuntará a la Escritura de Arrendamiento Notariada, para su formalización en los Registros Aeronáuticos de la Dirección General del Registro Público.
- c. Paz y Salvo del propietario de la aeronave, expedido por la Autoridad Aeronáutica Civil.
 - c.1. El solicitante deberá entregar un Paz y Salvo expedido por el Departamento de Cobros de la Dirección de Finanzas donde se haga constar que el mismo no mantiene obligación alguna con la Autoridad Aeronáutica Civil, tales como tasa anual, cargo por arrendamiento, concesión de área, aterrizaje, despegue, etc.
- d. Paz y Salvo del operador y/o explotador de la aeronave, expedido por la Autoridad Aeronáutica Civil.
 - d.1. El solicitante deberá entregar un Paz y Salvo expedido por el Departamento de Cobros de la Dirección de Finanzas donde se haga constar que el operador y/o explotador de la misma no mantiene obligación alguna con la Autoridad Aeronáutica Civil, tales como tasa anual, cargo por arrendamiento, concesión de área, aterrizaje, despegue, etc.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL DEPARTAMENTO DE REGISTRO DE MATRÍCULA DE AERONAVES	Capítulo III Página 14 de 30 REVISIÓN 01 FECHA 29/04/2026

- e. Paz y Salvo de la aeronave con su matrícula anterior expedido por la Autoridad Aeronáutica Civil.
 - e.1. El solicitante deberá entregar un Paz y Salvo expedido por el Departamento de Cobros de la Dirección de Finanzas, donde se haga constar que la aeronave con su matrícula anterior no mantiene obligación alguna con la Autoridad Aeronáutica Civil, por tasas de sobrevuelo, estacionamiento, aterrizajes y despegues, etc.
- f. Poder General o Especial, y solicitud.
 - f.1. El Propietario y el Operador debidamente autorizados otorgarán Poder General o Especial, debidamente notariado, a un abogado para el trámite de la solicitud de matrícula y deberá ser dirigido al Director General de la Autoridad Aeronáutica Civil, en el cual se exponen las generales completas, incluyendo el domicilio del poderdante y del apoderado.
 - f.2. Presentar solicitud del abogado, debidamente fundamentada.
- g. Cancelación de la matrícula anterior.
 - g.1. La cancelación de la matrícula anterior deberá ser remitida directamente a la Dirección de Seguridad Aérea, Departamento de Registro de Matrícula de Aeronaves de la República de Panamá por los medios de comunicación habituales entre Instituciones Estatales, desde la Autoridad de Aviación Civil del país de origen de la matrícula anterior.

Una vez se haya recibido la cancelación de la matrícula anterior, el Departamento de Registro de Matrícula de Aeronaves podrá asignar la matrícula y así ser empleada por el solicitante para fines legales y técnicos. Sin embargo, la aeronave no podrá ser operada hasta tanto cuente con los respectivos Certificados de Matrículas de Aeronavegabilidad, Licencia de Radio y Homologación de Ruido (si aplica).
- h. Copia de la Escritura de Arrendamiento Notariada.
 - h.1. El solicitante deberá adjuntar a la documentación anteriormente citada copia de la Escritura de Arrendamiento Notariada, toda vez que en ese documento público se dejará plasmado, formalmente, las obligaciones de cada una de las partes que intervienen en dicho contrato y sus responsabilidades frente a la Autoridad Aeronáutica Civil y a terceros.
- i. Certificación de la propiedad de la aeronave y su propietario.
 - i.1. Esta certificación de propiedad de la aeronave y su propietario es requerida por el Departamento de Registro de Matrícula de Aeronaves para corroborar la existencia del bien y la legítima propiedad del mismo.
 - i.2. De igual forma, se solicita esta certificación para comprobar, si la persona natural que está suscribiendo la obligación está apta para tal fin. Por el contrario, si el propietario es una persona jurídica, deberá adjuntar el



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL DEPARTAMENTO DE REGISTRO DE MATRICULA DE AERONAVES	Capítulo III Página 15 de 30 REVISIÓN 01 FECHA 29/04/2026

- documento emitido por la Dirección General del Registro Público, en donde consten todas las generales de la empresa y su Representación Legal.
- j. Certificación de la existencia de la sociedad Operadora y/o Explotadora y Representación Legal.
 - j.1. Esta certificación de existencia de la sociedad Operadora y/o Explotadora es requerida por el Departamento de Registro de Matrícula de Aeronaves, si la persona que solicita la inscripción bajo esta modalidad no es una persona natural sino jurídica, por lo cual deberá adjuntar el documento emitido por la Dirección General del Registro Público, en donde consten todas las generales de la empresa y su Representación Legal.
 - k. Copia de la cédula del propietario de la aeronave o Representante Legal.
 - k.1. Dentro de la documentación, el solicitante entregará una copia de la cédula del propietario de la aeronave, en situaciones donde el propietario sea una persona natural y del Representante Legal de la empresa, cuando el propietario sea una persona jurídica.
 - l. Copia de la cédula del operador y/o explotador de la aeronave o Representante Legal.
 - l.1. Dentro de la documentación, el solicitante entregará una copia de la cédula del Operador y/o Explotador de la aeronave, en situaciones donde el propietario sea una persona natural y del Representante Legal de la empresa, cuando el propietario sea una persona jurídica.
 - m. Copia del Certificado de Aeronavegabilidad para la exportación.
 - m.1. Departamento de Aeronavegabilidad, una vez haya recibido la documentación descrita en los procedimientos para certificar o convalidar los Certificados tipo y de Aeronavegabilidad, enviará al Departamento de Matrícula el formulario AAC/AIR/0324a, confirmando o no si la aeronave cumple con los requisitos de aeronavegabilidad exigidos para matricular la aeronave en el país.
 - n. Pago de Avalúo.
 - n.1. El solicitante deberá pagar a la Autoridad Aeronáutica Civil la Tasa por Servicio de Avalúo correspondiente a la aeronave, según lo establece la Tabla de Avalúos de Aeronaves.
 - o. Cumplida la entrega de todos estos documentos se otorgará Certificado de Matrícula Provisional si el propietario u operador demuestra que inició el trámite de inscripción de la Escritura de Compra en el Registro Público. La culminación del trámite se formalizará con los siguientes documentos:
 - o.1. Pago de Inscripción. El solicitante deberá pagar a la Autoridad Aeronáutica Civil el cargo correspondiente a la inscripción de la aeronave, según lo



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL DEPARTAMENTO DE REGISTRO DE MATRÍCULA DE AERONAVES	Capítulo III Página 16 de 30 REVISIÓN 01 FECHA 29/04/2026

- establece la Tabla de Costos de Inscripción en el Registro Administrativo Aeronáutico.
- o.2. Pago del Certificado de Matrícula de Aeronave. El solicitante deberá pagar a la Autoridad Aeronáutica Civil el cargo correspondiente al Certificado de Matrícula de Aeronave, según lo establece la Tabla de Costos de Inscripción en el Registro Administrativo Aeronáutico.
 - o.3. Escritura Inscrita en el Registro Público.
 - o.4. Copia de la póliza de seguro completa de la aeronave.
- Luego de realizarse el cumplimiento de los trámites de Solicitud de Matrícula de Aeronave con Arrendamiento entre Personas Naturales o Jurídicas Nacionales, asignación y avalúo, con las correspondientes comprobaciones de que la matrícula extranjera anterior, en caso de haber existido, ha sido cancelada; o de que no está inscrita en otro Estado, que la aeronave cumple con las exigencias de aeronavegabilidad; que en el respectivo expediente consta copia de la Escritura de Propiedad y que la misma se encuentra inscrita en el Registro Público, el Departamento de Registro y Matrícula de Aeronaves procederá, entonces, al otorgamiento del Certificado de Matrícula.
- 3.3.6.5. Solicitud de Matrícula de Aeronave con Arrendamiento de Persona Natural o Jurídica Nacional a Persona Natural o Jurídica Extranjera. Para solicitar la inscripción, en el Registro Administrativo Aeronáutico de la República de Panamá, de aeronave con arrendamiento de persona natural o jurídica nacional o persona natural o jurídica extranjera, debe contar con la aprobación de la Dirección General de Aeronáutica Civil y cumplir con los siguientes requisitos:
- a. Formulario de Solicitud de Matrícula de Aeronave, con arrendamiento de persona natural o jurídica nacional a persona natural o jurídica extranjera.
 - a.1. El solicitante deberá entregar al Departamento de Matrícula de Aeronaves, el formulario correspondiente con todos los datos solicitados, que servirán de base para la elaboración del historial de la aeronave e iniciar los trámites de inscripción.
 - b. Formulario de Solicitud de Avalúo de Aeronave. (AAC/MAT/0313)
 - b.1. El solicitante deberá entregar junto con el Formulario de Solicitud de Matrícula de Aeronaves con Arrendamiento de Persona Natural o Jurídica Nacional a Persona Natural o Jurídica Extranjera el formulario correspondiente con todos los datos solicitados, que servirán de base para que el Departamento de Aeronavegabilidad pueda iniciar los trámites de avalúo de la aeronave.
 - b.2. El procedimiento de certificación de avalúo de aeronaves será el siguiente:



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL DEPARTAMENTO DE REGISTRO DE MATRICULA DE AERONAVES	Capítulo III Página 17 de 30 REVISIÓN 01 FECHA 29/04/2026

- b.2.1. El avalúo se certificará conforme al valor especificado en los Libros de Precios de Aeronaves, existentes en la Industria Aeronáutica o basado en prácticas aceptables en la aviación civil; en la fecha en que se está registrando la aeronave.

b.2.2. Dicho avalúo se adjuntará a la Escritura de Arrendamiento Notariada, para su formalización en los Registros Aeronáuticos de la Dirección General del Registro Público.
- c. Paz y Salvo del propietario de la aeronave, expedido por la Autoridad Aeronáutica Civil.
- c.1. El solicitante deberá entregar un Paz y Salvo expedido por el Departamento de Cobros de la Dirección de Finanzas donde se haga constar que el mismo no mantiene obligación alguna con la Autoridad Aeronáutica–Civil, tales como: tasa anual, cargo por arrendamiento, concesión de área, aterrizaje, despegue, etc.
- d. Paz y Salvo del Operador y/o Explotador de la aeronave, expedido por la Autoridad Aeronáutica Civil.
- d.1. El solicitante deberá entregar un Paz y Salvo expedido por el Departamento de Cobros de la Dirección de Finanzas donde se haga constar que el Operador y/o Explotador de la misma no mantiene obligación alguna con la Autoridad Aeronáutica Civil, tales como tasa anual, cargo por arrendamiento, concesión de área, aterrizaje, despegue, sobrevuelo, etc.
- e. Paz y Salvo de la aeronave con su matrícula anterior, expedido por la Autoridad Aeronáutica Civil.
- e.1. El solicitante deberá entregar un Paz y Salvo expedido por el Departamento de Cobros de la Dirección de Finanzas, donde se haga constar que la aeronave con su matrícula anterior, no mantiene obligación alguna con la Autoridad Aeronáutica Civil, por tasas de sobrevuelo, estacionamiento, aterrizajes y despegues, etc.
- f. Poder General o Especial, y solicitud.
- f.1. El Propietario y el Explotador debidamente autorizados otorgarán Poder General o Especial, debidamente notariado, a un abogado para el trámite de la solicitud de matrícula y deberá ser dirigido al Director General de la Autoridad Aeronáutica Civil, en el cual se exponen las generales completas, incluyendo el domicilio del poderdante y del apoderado.

f.2. Si el mismo fuese otorgado en país extranjero, deberá cumplir con todas las formalidades establecidas para la autenticación de poderes otorgados en el extranjero de la siguiente manera:

f.2.1. El Poder General o Especial deberá constar en Escritura Pública, otorgada ante el Cónsul de Panamá en el país donde se firma, la cual



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL DEPARTAMENTO DE REGISTRO DE MATRÍCULA DE AERONAVES	Capítulo III Página 18 de 30 REVISIÓN 01 FECHA 29/04/2026

deberá ser autenticada ante el Ministerio de Relaciones Exteriores, debidamente protocolizada ante Notario Público en nuestro país e inscrito en el Registro Público.

- f.2.2.

En el Poder General o Especial deberá verificarse la presencia y firma del poderdante ante el Cónsul panameño en el lugar donde fuera otorgado, quien sellará el documento, haciendo constar ha sido presentado personalmente por el poderdante.
- f.2.3.

Sin embargo, los poderes otorgados en el extranjero, que se ajustan a la Ley extranjera serán válidos en Panamá y reconocidos por la Autoridad Aeronáutica Civil siempre y cuando se ajusten a las formalidades exigidas a la Ley del país de otorgamiento y sean debidamente autenticados por el Representante Diplomático o Consular panameño en el lugar donde se han otorgado o en su defecto el Cónsul o Representante Diplomático de una Nación Amiga, o bien si la nación donde se firma el documento ha suscrito el Convenio de Apostilla.
- f.3.

Presentar solicitud del abogado, debidamente fundamentada.
- g.

Cancelación de la matrícula anterior.
- g.1.

La cancelación de la matrícula anterior deberá ser remitida directamente a la Dirección de Seguridad Aérea, Departamento de Registro y de Matrícula de Aeronaves de la República de Panamá por los medios de comunicación habituales entre Instituciones Estatales, desde la Autoridad de Aviación Civil del país de origen de la matrícula anterior.
- g.2.

Una vez se haya recibido la cancelación de la matrícula anterior, el Departamento de Registro de Matrícula de Aeronaves podrá asignar la matrícula y así ser empleada por el solicitante para fines legales y técnicos. Sin embargo, la aeronave no podrá ser operada hasta tanto cuente con los respectivos Certificados de Matrícula, Aeronavegabilidad, Licencia de Radio y Homologación de Ruido.
- h.

Copia de la Escritura de Arrendamiento Notariada-
- h.1.

El solicitante deberá adjuntar a la documentación anteriormente citada copia de la Escritura de Arrendamiento Notariada, toda vez que en ese documento público se dejará plasmado, formalmente, las obligaciones de cada una de las partes que intervienen en dicho contrato y sus responsabilidades frente a la Autoridad Aeronáutica Civil y a terceros.
- h.2.

Si el Contrato de Arrendamiento se formaliza en el extranjero deberá cumplir con los trámites exigidos por la Ley para su validez en el territorio nacional.
- i.

Certificación de la propiedad de la aeronave y su propietario.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL DEPARTAMENTO DE REGISTRO DE MATRÍCULA DE AERONAVES	Capítulo III Página 19 de 30 REVISIÓN 01 FECHA 29/04/2026

- i.1. Esta certificación de propiedad de la aeronave y su propietario es requerida por el Departamento de Registro de Matrícula de Aeronaves para corroborar la existencia del bien y la legítima propiedad del mismo.
 - i.2. De igual forma, se solicita esta certificación para comprobar, si la persona natural que está suscribiendo la obligación y si está apta para tal fin. Por el contrario, si el propietario es una persona jurídica, deberá adjuntar el documento emitido por la Dirección General del Registro Público, en donde consten todas las generales de la empresa y su Representación Legal.
- j. Certificación de la existencia de la sociedad Operadora y/o Explotadora y Representación Legal.
 - j.1. Esta certificación de existencia de la sociedad Operadora y/o Explotadora es requerida por el Departamento de Registro de Matrícula de Aeronaves, si la persona que solicita la inscripción bajo esta modalidad no es una persona natural sino jurídica, por lo cual deberá adjuntar el documento-emitido por la Dirección General del Registro Público o entidad certificadora correspondiente en su país de origen, en donde consten todas las generales de la empresa y su Representación Legal.
- k. Copia de la cédula del propietario de la aeronave o Representante Legal.
 - k.1. Dentro de la documentación, el solicitante entregará una copia de la cédula del propietario de la aeronave, en situaciones donde el propietario sea una persona natural, y del Representante Legal de la empresa, cuando el propietario sea una persona jurídica.
- l. Copia de la cédula, tarjeta de identificación o pasaporte del Operador y/o Explotador de la aeronave o Representante Legal.
 - l.1. Dentro de la documentación, el solicitante entregará una copia de la cédula, tarjeta de identificación o pasaporte autenticada por la autoridad correspondiente del país de origen, del operador y/o explotador de la aeronave, en situaciones donde el propietario, y del Representante Legal de la empresa, cuando el propietario sea una persona jurídica.
- m. Copia del Certificado de Aeronavegabilidad de la exportación.
 - m.1. El Departamento de Aeronavegabilidad, una vez haya recibido la documentación descrita en los procedimientos para certificar o convalidar los Certificados tipo y Aeronavegabilidad, enviará al Departamento de Registro de Matrícula de Aeronaves el formulario AAC/AIR/0324a, confirmando o no si la aeronave cumple con los requisitos de aeronavegabilidad exigidos para matricular la aeronave en el país.
- n. Pago de Avalúo.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL DEPARTAMENTO DE REGISTRO DE MATRÍCULA DE AERONAVES	Capítulo III Página 20 de 30 REVISIÓN 01 FECHA 29/04/2026

- n.1. El solicitante deberá pagar a la Autoridad Aeronáutica Civil la Tasa por Servicio de Avalúo correspondiente a la aeronave, según lo establece la Tabla de Avalúos de Aeronaves.
- o. Cumplida la entrega de todos estos documentos se otorgará Certificado de Matrícula Provisional si el propietario u operador demuestra que inició el trámite de inscripción de la Escritura de Compra en el Registro Público. La culminación del trámite se formalizará con los siguientes documentos:
- o.1. Pago de Inscripción. El solicitante deberá pagar a la Autoridad Aeronáutica Civil el cargo correspondiente a la inscripción de la aeronave, según lo establece la Tabla de Costos de Inscripción en el Registro Administrativo Aeronáutico.
- o.2. Pago del Certificado de Matrícula de Aeronave. El solicitante deberá pagar a la Autoridad Aeronáutica Civil el cargo correspondiente al Certificado de Matrícula de Aeronave, según lo establece la Tabla de Costos de Inscripción en el Registro Administrativo Aeronáutico.
- o.3. Escritura Inscrita en el Registro Público.
- o.4. Copia de la póliza de seguro de la aeronave, completa.
- Luego de realizarse el cumplimiento de los trámites de Solicitud de Matrícula de Aeronave con Arrendamiento de Persona Natural o Jurídica Nacional a Persona Natural o Jurídica Extranjera, asignación y avalúo, con las correspondientes comprobaciones de que la matrícula extranjera anterior, en caso de haber existido, ha sido cancelada; o de que no está inscrita en otro Estado, que la aeronave cumple con las exigencias de aeronavegabilidad; y que en el respectivo expediente consta copia de la Escritura de Propiedad y que la misma se encuentra inscrita en el Registro Público, el Departamento de Registro de Matrícula de Aeronaves procederá, entonces al otorgamiento del Certificado de Matrícula.
- 3.3.6.6. Solicitud de Matrícula de Aeronave con Arrendamiento de Persona Natural o Jurídica Extranjera a Persona Natural o Jurídica Nacional. Para solicitar la inscripción, en el Registro Administrativo Aeronáutico de la República de Panamá, de aeronave con arrendamiento de persona natural o jurídica extranjera a persona natural o jurídica nacional, se debe cumplir con los siguientes requisitos:
- a. Formulario de Solicitud de Matrícula de Aeronave, con arrendamiento de persona natural o jurídica extranjera a persona natural o jurídica nacional (AAC/MAT/0303).
- a.1. El solicitante deberá entregar al Departamento de Registro de Matrícula de Aeronaves, el formulario correspondiente con todos los datos solicitados, que servirán de base para la elaboración del historial de la aeronave e iniciar los trámites de inscripción.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL DEPARTAMENTO DE REGISTRO DE MATRICULA DE AERONAVES	Capítulo III Página 21 de 30 REVISIÓN 01 FECHA 29/04/2026

- b. Formulario de Solicitud de Avalúo de Aeronave. (AAC/MAT/0313)
- b.1. Si dentro del Contrato de Arrendamiento las partes acordaran la inscripción de los documentos en el Registro Público, el solicitante deberá entregar junto con el Formulario de Solicitud de Matrícula de Aeronaves con Arrendamiento de Persona Natural o Jurídica Extranjera a Persona Natural o Jurídica Nacional, el formulario correspondiente con todos los datos solicitados, que servirán de base para que el Departamento de Aeronavegabilidad pueda iniciar los trámites de avalúo de la aeronave.

b.2. El procedimiento de certificación de avalúo de aeronaves será el siguiente:

b.2.1. El avalúo se certificará conforme al valor especificado en los Libros de Precios de Aeronaves, existentes en la Industria Aeronáutica o basado en prácticas aceptables en la aviación civil; en la fecha en que se está registrando la aeronave.

b.2.2. Dicho avalúo se adjuntará a la Escritura de Arrendamiento Notariada, para su formalización en los Registros Aeronáuticos de la Dirección General del Registro Público.
- c. Paz y Salvo del Propietario de la aeronave, expedido por la Autoridad Aeronáutica Civil.

c.1. El solicitante deberá entregar un Paz y Salvo expedido por el Departamento de Cobros de la Dirección de Finanzas donde se haga constar que el propietario de la misma no mantiene obligación alguna con la Autoridad Aeronáutica Civil, tales como tasa anual, cargo por arrendamiento, concesión de área, aterrizaje, despegue, sobrevuelo, etc.
- d. Paz y Salvo del Operador y/o Explotador de la aeronave, expedido por la Autoridad Aeronáutica Civil.

d.1. El solicitante deberá entregar un Paz y Salvo expedido por el Departamento de Cobros de la Dirección de Finanzas donde se haga constar que el operador y/o explotador no mantiene obligación alguna con la Autoridad Aeronáutica Civil, tales como tasa anual, cargo por arrendamiento, concesión de área, aterrizaje, despegue, etc.
- e. Paz y Salvo de la aeronave con su matrícula anterior, expedido por la Autoridad Aeronáutica Civil.

e.1. El solicitante deberá entregar un Paz y Salvo expedido por el Departamento de Cobros de la Dirección de Finanzas, donde se haga constar que la aeronave con su matrícula anterior no mantiene obligación alguna con la Autoridad Aeronáutica Civil, por tasas de sobrevuelo, estacionamiento, aterrizajes y despegues, etc.
- f. Poder General o Especial, y solicitud.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL DEPARTAMENTO DE REGISTRO DE MATRÍCULA DE AERONAVES	Capítulo III Página 22 de 30 REVISIÓN 01 FECHA 29/04/2026

- f.1. El propietario y el explotador debidamente autorizados otorgarán Poder General o Especial, debidamente notariado, a un abogado para el trámite de la solicitud de matrícula y deberá ser dirigido al Director General de la Autoridad Aeronáutica Civil, en el cual se exponen las generales completas, incluyendo el domicilio del poderdante y del apoderado.

f.2. Si el mismo fuese otorgado en país extranjero deberá cumplir con todas las formalidades establecidas para la autenticación de poderes otorgados en el extranjero de la siguiente manera:

f.2.1. El Poder General o Especial deberá constar en Escritura Pública, otorgada ante el Cónsul de Panamá en el país donde se firma, la cual deberá ser autenticada ante el Ministerio de Relaciones Exteriores, debidamente protocolizado ante Notario Público en nuestro país e inscrito en el Registro Público.

f.2.2. En el Poder General o Especial deberá verificarse la presencia y firma del poderdante ante el Cónsul panameño en el lugar donde fuera otorgado, quien sellará el documento, haciendo constar que ha sido presentado personalmente por el poderdante.

f.3. Sin embargo, los poderes otorgados en el extranjero, que se ajustan a la Ley extranjera serán válidos en Panamá y reconocidos por la Autoridad Aeronáutica Civil siempre y cuando se ajusten a las formalidades exigidas a la Ley del país de otorgamiento y sean debidamente autenticados por el Representante Diplomático o Consular panameño en el lugar donde se han otorgado, o en su defecto el Cónsul o Representante Diplomático de una Nación amiga o bien, si la nación donde se firma el documento ha suscrito el Convenio de Apostilla.

f.4. Presentar solicitud del abogado, debidamente fundamentada.

g. Cancelación de la matrícula anterior.

g.1. La cancelación de la matrícula anterior deberá ser remitida directamente a la Dirección de Seguridad Aérea, Departamento de Registro y de Matrícula de Aeronaves de la República de Panamá por los medios de comunicación habituales entre Instituciones Estatales, desde la Autoridad de Aviación Civil del país de origen de la matrícula anterior.

g.2. Una vez se haya recibido la cancelación de la matrícula anterior, el Departamento de Registro de Matrícula de Aeronaves podrá asignar la matrícula, si el Departamento de Aeronavegabilidad ha emitido el Visto Bueno, y así ser empleada por el solicitante para fines legales y técnicos. Sin embargo, la aeronave no podrá ser operada hasta tanto cuente con los respectivos Certificados de Matrícula, Aeronavegabilidad, Licencia de Radio y Homologación de Ruido (Si aplica).

h. Copia de la Escritura de Arrendamiento Notariada.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL DEPARTAMENTO DE REGISTRO DE MATRICULA DE AERONAVES	Capítulo III Página 23 de 30 REVISIÓN 01 FECHA 29/04/2026

- h.1. El solicitante deberá adjuntar a la documentación anteriormente citada, copia de la Escritura de Arrendamiento Notariada, toda vez que en ese documento público se dejará plasmado, formalmente, las obligaciones de cada una de las partes que intervienen en dicho contrato y sus responsabilidades frente a la Autoridad Aeronáutica Civil y a terceros.

h.2. Si el Contrato de Arrendamiento se formaliza en el extranjero deberá cumplir con los trámites exigidos por la Ley para su validez en el territorio nacional.
- i. Certificación de la propiedad de la aeronave y su propietario.

i.1. Esta certificación de propiedad de la aeronave y su propietario es requerida por el Departamento de Registro de Matrícula de Aeronaves para corroborar la existencia del bien y la legítima propiedad del mismo.

i.2. De igual forma, se solicita esta certificación para comprobar, si la persona natural que está suscribiendo la obligación está apta para tal fin. Por el contrario, si el propietario es una persona jurídica, deberá adjuntar el documento emitido por la Dirección General del Registro Público o entidad certificadora correspondiente en su país de origen, en donde consten todas las generales de la empresa y su Representación Legal.
- j. Certificación de la existencia de la sociedad Operadora y/o Explotadora y Representación Legal.

j.1. Esta certificación de existencia de la sociedad operadora y/o explotadora es requerida por el Departamento de Registro de Matrícula de Aeronaves, si la persona que solicita la inscripción bajo esta modalidad no es una persona natural sino jurídica, por lo cual deberá adjuntar el documento emitido por la Dirección General del Registro Público, en donde consten todas las generales de la empresa y su Representación Legal.
- k. Copia de la cédula, tarjeta de identificación o pasaporte del propietario o Representante Legal.

k.1. Dentro de la documentación el solicitante entregará una copia de la cédula, tarjeta de identificación o pasaporte autenticado por la autoridad correspondiente del país de origen del propietario de la aeronave, en situaciones donde el propietario sea una persona natural y del Representante Legal de la empresa, cuando el propietario sea una persona jurídica.
- l. Copia de la cédula del Operador y/o Explotador de la aeronave o Representante Legal.

l.1. Dentro de la documentación el solicitante entregará una copia de la cédula del Operador y/o Explotador de la aeronave, en situaciones donde el propietario sea una persona natural y del Representante Legal de la empresa, cuando el propietario sea una persona jurídica.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL DEPARTAMENTO DE REGISTRO DE MATRICULA DE AERONAVES	Capítulo III Página 24 de 30 REVISIÓN 01 FECHA 29/04/2026

- m. Copia del Certificado de Aeronavegabilidad para la exportación.
- m.1. El Departamento de Aeronavegabilidad, una vez haya recibido la documentación descrita en los procedimientos para aceptar los Certificados tipo y de Aeronavegabilidad, enviará al Departamento de Registro de Matrícula de Aeronaves el formulario AAC/AIR/0324a, confirmando o no si la aeronave cumple con los requisitos de aeronavegabilidad exigidos para matricular la aeronave en el país.
- n. Pago de Avalúo.
- n.1. Si las partes acordaron la inscripción de los documentos en el Registro Público, el solicitante deberá pagar a la Autoridad Aeronáutica Civil la Tasa por Servicio de Avalúo correspondiente a la aeronave, según lo establece la Tabla de Avalúos de Aeronaves.
- o. Cumplida la entrega de todos estos documentos se otorgará Certificado de Matrícula Provisional si el propietario u operador demuestra que inició el trámite de inscripción de la Escritura de Compra en el Registro Público. La culminación del trámite se formalizará con los siguientes documentos:
- o.1. Pago de Inscripción. El solicitante deberá pagar a la Autoridad Aeronáutica Civil el cargo correspondiente a la inscripción de la aeronave, según lo establece la Tabla de Costos de Inscripción en el Registro Administrativo Aeronáutico.

o.2. Pago del Certificado de Matrícula de Aeronave. El solicitante deberá pagar a la Autoridad Aeronáutica Civil el cargo correspondiente al Certificado de Matrícula de Aeronave, según lo establece la Tabla de Costos de Inscripción en el Registro Administrativo Aeronáutico.

o.3. Escritura Inscrita en el Registro Público.

o.4. Copia de la póliza de seguro de la aeronave, completa.
- Luego de realizarse el cumplimiento de los trámites de Solicitud de Matrícula de Aeronave con Arrendamiento de Persona Natural o Jurídica Extranjera a Persona Natural o Jurídica Nacional, asignación y avalúo, con las correspondientes comprobaciones de que la matrícula extranjera anterior, en caso de haber existido, ha sido cancelada; o de que no está inscrita en otro Estado, que la aeronave cumple con las exigencias de aeronavegabilidad; que en el respectivo expediente consta copia de la Escritura de Propiedad y que la misma se encuentra inscrita en el Registro Público, el Departamento de Registro de Matrícula de Aeronaves procederá, entonces al otorgamiento del Certificado de Matrícula.
- 3.3.6.7. Solicitud de Matrícula de Aeronaves Experimentales, Prototipo de Ensayo y de Construcción de Aficionados. Para solicitar la inscripción, en el Registro Administrativo Aeronáutico de la República de Panamá, de



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL DEPARTAMENTO DE REGISTRO DE MATRICULA DE AERONAVES	Capítulo III Página 25 de 30 REVISIÓN 01 FECHA 29/04/2026

aeronaves experimentales, prototipo de ensayo y de construcción de aficionados, se deben cumplir los siguientes requisitos:

- a. Formulario de Solicitud de Matrícula de Aeronave Experimental, Prototipo de Ensayo y de Construcción de Aficionado. (AAC/MAT/0303)
 - a.1. El solicitante deberá entregar al Departamento de Matrícula de Aeronaves, el formulario correspondiente con todos los datos solicitados, que servirán de base para la elaboración del historial de la aeronave e iniciar los trámites de inscripción.
- b. Formulario de Solicitud de Avalúo de Aeronave. (AAC/MAT/0313)
 - b.1. El solicitante deberá entregar junto con el Formulario de Solicitud de Matrícula de Aeronave Experimental, Prototipo de Ensayo y de Construcción de Aficionado, el formulario correspondiente con todos los datos solicitados, que servirán de base para que el Departamento de Aeronavegabilidad pueda iniciar los trámites de avalúo de la aeronave.
 - b.2. El procedimiento de certificación de avalúo de aeronaves será el siguiente:
 - b.2.1. El avalúo se certificará conforme al valor especificado en los Libros de Precios de Aeronaves, existentes en la Industria Aeronáutica o basado en prácticas aceptables en la aviación civil; en la fecha en que se está registrando la aeronave.
 - b.2.2. Dicho avalúo se adjuntará a la Escritura de Compra Venta Notariada, para su formalización en los Registros Aeronáuticos de la Dirección General del Registro Público.
- c. Paz y Salvo del propietario de la aeronave, expedido por la Autoridad Aeronáutica Civil.
 - c.1. El solicitante deberá entregar un Paz y Salvo expedido por el Departamento de Cobros de la Dirección de Finanzas donde se haga constar que el mismo no mantiene obligación alguna con la Autoridad Aeronáutica Civil, tales como tasa anual, cargo por arrendamiento, concesión de área, aterrizaje, despegue, etc.
- d. Paz y Salvo de la aeronave con su matrícula anterior, expedido por la Autoridad Aeronáutica Civil, si se requiere.
 - d.1. El solicitante deberá entregar un Paz y Salvo expedido por el Departamento de Cobros de la Dirección de Finanzas, donde se haga constar que la aeronave con su matrícula anterior no mantiene obligación alguna con la Autoridad Aeronáutica Civil, por tasas de sobrevuelo, estacionamiento, aterrizajes y despegues, etc.
- e. Poder General o Especial, y solicitud.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL DEPARTAMENTO DE REGISTRO DE MATRÍCULA DE AERONAVES	Capítulo III Página 26 de 30 REVISIÓN 01 FECHA 29/04/2026

- e.1. El Propietario debidamente autorizado otorgará Poder General o Especial, debidamente notariado, a un abogado para el trámite de la solicitud de matrícula y deberá ser dirigido al Director General de Aeronáutica Civil, en el cual se exponen las generales completas, incluyendo el domicilio del poderdante y del apoderado.
- e.2. Presentar solicitud del abogado, debidamente fundamentada.
- f. Cancelación de la matrícula anterior, sí es requerido.
- f.1. La cancelación de la matrícula anterior deberá ser remitida directamente a la Dirección de Seguridad Aérea, Departamento de Registro y Matrícula de Aeronaves de la República de Panamá por los medios de comunicación habituales entre Instituciones Estatales, desde la Autoridad de Aviación Civil del país de origen de la matrícula anterior.
- f.2. Una vez se haya recibido la cancelación de la matrícula anterior, el Departamento de Registro de Matrícula de Aeronaves podrá asignar la matrícula y así ser empleada por el solicitante para fines legales y técnicos. Sin embargo, la aeronave no podrá ser operada hasta tanto cuente con los respectivos Certificados de Matrícula, Aeronavegabilidad, Licencia de Radio y Homologación de Ruido (Si aplica).
- g. Copia de la Escritura de Compra Notariada o Factura de Venta (Bill of Sale).
- g.1. El solicitante deberá adjuntar a la documentación anteriormente citada copia de la Escritura de Compra Notariada, ya sea que dicha compra se haya realizado dentro o fuera del territorio nacional, por algún Notario Público de Circuito de la República de Panamá.
- g.2. Si el solicitante presenta la Factura de Venta o comúnmente conocida como “Bill of Sale”, entregará copia del documento, cotejando en el original la autenticidad de las partes firmantes, emitida por el Cónsul de Panamá en el país donde se efectuó la transacción o el de un país amigo y certificada por el funcionario de Legalizaciones del Ministerio de Relaciones Exteriores.
- h. Certificación de la existencia de la sociedad y Representación Legal.
- h.1. Esta certificación de existencia de la sociedad es requerida por el Departamento de Registro de Matrícula de Aeronaves, si la persona que solicita la inscripción es una persona jurídica, por lo cual deberá adjuntar el documento emitido por la Dirección General del Registro Público, en donde consten todas las generales de la empresa y su Representación Legal.
- i. Copia de la cédula del propietario de la aeronave o Representante Legal.
- i.1. Dentro de la documentación, el solicitante entregará una copia de la cédula del propietario de la aeronave, en situaciones donde el propietario sea una persona natural y del Representante Legal de la empresa, cuando el propietario sea una persona jurídica.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL DEPARTAMENTO DE REGISTRO DE MATRÍCULA DE AERONAVES	Capítulo III Página 27 de 30 REVISIÓN 01 FECHA 29/04/2026

- j. Copia del Certificado de Aeronavegabilidad para la exportación.
- j.1. El Departamento de Aeronavegabilidad, una vez haya recibido la documentación descrita en los procedimientos para aceptar los certificados Tipo y de Aeronavegabilidad, enviará al Departamento de Registro y de Matrícula de Aeronaves el formulario AAC/AIR/0324a, confirmando o no si la aeronave cumple con los requisitos de aeronavegabilidad exigidos para matricular la aeronave en el país.
- k. Pago de Avalúo.
- k.1. El solicitante deberá pagar a la Autoridad Aeronáutica Civil la Tasa por Servicio de Avalúo correspondiente a la aeronave, según lo establece la Tabla de Avalúos de Aeronaves.
- l. Cumplida la entrega de todos estos documentos se otorgará Certificado de Matrícula Provisional si el propietario u operador demuestra que inició el trámite de inscripción de la Escritura de Compra en el Registro Público. La culminación del trámite se formalizará con los siguientes documentos:
- l.1. Pago de Inscripción. El solicitante deberá pagar a la Autoridad Aeronáutica Civil el cargo correspondiente a la inscripción de la aeronave, según lo establece la Tabla de Costos de Inscripción en el Registro Administrativo Aeronáutico.

l.2. Pago del Certificado de Matrícula de Aeronave. El solicitante deberá pagar a la Autoridad Aeronáutica Civil el cargo correspondiente al Certificado de Matrícula de Aeronave, según lo establece la Tabla de Costos de Inscripción en el Registro Administrativo Aeronáutico.

l.3. Escritura Inscrita en el Registro Público.

l.4. Copia de póliza de seguro de la aeronave, completa.

Luego de realizarse el cumplimiento de los trámites de Solicitud de Matrícula de Aeronave para Servicio Aéreo Privado, asignación y avalúo, con las correspondientes comprobaciones de que la matrícula extranjera anterior, en caso de haber existido, ha sido cancelada; o de que no está inscrita en otro Estado, que la aeronave cumple con las exigencias de aeronavegabilidad; y que en el respectivo expediente consta copia de la Escritura de Propiedad y que la misma se encuentra inscrita en el Registro Público, el Departamento de Matrícula de Aeronaves procederá, entonces al otorgamiento del Certificado de Matrícula.
- 3.3.6.8. Solicitud de Matrícula de Vehículos Ultralivianos. Para solicitar la inscripción, en el Registro Administrativo Aeronáutico de la República de Panamá de vehículos ultralivianos, se deben cumplir con los siguientes requisitos:
- a. Formulario de Solicitud de Matrícula de Vehículo Ultraliviano. (AAC/MAT/0310)



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL DEPARTAMENTO DE REGISTRO DE MATRÍCULA DE AERONAVES	Capítulo III Página 28 de 30 REVISIÓN 01 FECHA 29/04/2026

- a.1. El solicitante deberá entregar al Departamento de Registro de Matrícula de Aeronaves, el formulario correspondiente con todos los datos solicitados, que servirán de base para la elaboración del historial de la aeronave e iniciar los trámites de inscripción.
- b. Paz y Salvo del propietario de la aeronave, expedido por la Autoridad Aeronáutica Civil
- b.1. El solicitante deberá entregar un Paz y Salvo expedido por el Departamento de Cobros de la Dirección de Finanzas donde se haga constar que el mismo no mantiene obligación alguna con la Autoridad Aeronáutica Civil, tales como tasa anual, cargo por arrendamiento, concesión de área, aterrizaje, despegue, etc.
- c. Paz y Salvo de la aeronave con su matrícula anterior, expedido por la Autoridad Aeronáutica Civil.
- c.1. El solicitante deberá entregar un Paz y Salvo expedido por el Departamento de Cobros de la Dirección de Finanzas, donde se haga constar que la aeronave con su matrícula anterior no mantiene obligación alguna con la Autoridad Aeronáutica Civil, por tasas de sobrevuelo, estacionamiento, aterrizajes y despegues, etc.
- d. Poder General o Especial, y solicitud.
- d.1. El propietario debidamente autorizado otorgará Poder General o Especial, debidamente notariado, a un abogado para el trámite de la solicitud de matrícula y deberá ser dirigido al Director General de la Autoridad Aeronáutica Civil, en el cual se exponen las generales completas, incluyendo el domicilio del poderdante y del apoderado.
- d.2. Presentar solicitud del abogado, debidamente fundamentada.
- e. Cancelación de la matrícula anterior, si se requiere.
- e.1. La cancelación de la matrícula anterior deberá ser remitida directamente a la Dirección de Seguridad Aérea, Departamento de Registro y Matrícula de Aeronaves de la República de Panamá por los medios de comunicación habituales entre Instituciones Estatales, desde la Autoridad de Aviación Civil del país de origen de la matrícula anterior.
- e.2. Una vez se haya recibido la cancelación de la matrícula anterior, el Departamento de Registro de Matrícula de Aeronaves podrá asignar la matrícula y así ser empleada por el solicitante para fines legales y técnicos. Sin embargo, la aeronave no podrá ser operada hasta tanto cuente con el Certificado de Matrícula de Vehículo Ultraliviano.
- f. Copia de Factura de Venta (Bill of Sale).
- f.1. El solicitante deberá adjuntar a la documentación anteriormente citada, copia de la factura de venta.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL DEPARTAMENTO DE REGISTRO DE MATRÍCULA DE AERONAVES	Capítulo III Página 29 de 30 REVISIÓN 01 FECHA 29/04/2026

- f.2.

Si el solicitante presentara la Factura de Venta o comúnmente conocida como “Bill of Sale”, entregará copia del documento, cotejando en el original la autenticidad de las partes firmantes, emitida por el Cónsul de Panamá en el país donde se efectuó la transacción o el de un país amigo y certificada por el funcionario de Legalizaciones del Ministerio de Relaciones Exteriores.
- g.

Certificación de la existencia de la sociedad y Representación Legal.

g.1.

Esta certificación de existencia de la sociedad es requerida por el Departamento de Registro de Matrícula de Aeronaves, si la persona que solicita la inscripción es una persona jurídica, por lo cual deberá adjuntar el documento emitido por la Dirección General del Registro Público, en donde consten todas las generales de la empresa y su Representación Legal.
- h.

Copia de la cédula del propietario de la aeronave o Representante Legal.

h.1.

Dentro de la documentación el solicitante entregará una copia de la cédula del propietario de la aeronave, en situaciones donde el propietario sea una persona natural y del Representante Legal de la empresa, cuando el propietario sea una persona jurídica.
- i.

Pago de Inscripción.

i.1.

El solicitante deberá pagar a la Autoridad Aeronáutica Civil el cargo correspondiente a la inscripción de la aeronave, según lo establece la Tabla de Costos de Inscripción en el Registro Administrativo Aeronáutico.
- j.

Pago del Certificado de Matrícula de Aeronave.

j.1.

El solicitante deberá pagar a la Autoridad Aeronáutica Civil el cargo correspondiente al Certificado de Matrícula de Aeronave, según lo establece la Tabla de Costos de Inscripción en el Registro Administrativo Aeronáutico.

j.2.

Copia de la póliza de seguro de la aeronave.
- Cumplida la entrega de todos los requisitos solicitados, además, de la aportación de una foto de la aeronave ultraliviana con la matrícula pintada, se procederá a hacer la Resolución de inscripción y se les otorgará el Certificado de Matrícula correspondiente para que puedan operar la aeronave.
- NOTA:**
Cuando el Departamento de Registro de Matrícula de Aeronaves, reciba una solicitud para registrar un vehículo ultraliviano, debe consultar con el Departamento de aeronavegabilidad, a fin de que les certifiquen si en realidad el equipo se clasifica como un ultraliviano o entra en la categoría de Aeronave Deportiva, comúnmente conocida como Light Sport Aircraft (LSA). Para la inscripción de Globos Aerostáticos se aplicarán los requisitos establecidos para aeronaves de servicio privado, al igual que para las aeronaves tipo experimental.
-
- Gaceta Oficial Digital
Para verificar la autenticidad de una representación **GO6A0E261D36A61**
en el sitio web www.gacetaoficial.gob.pa/validar-gaceta

AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL DEPARTAMENTO DE REGISTRO Y MATRÍCULA DE AERONAVES	Capítulo IV Página 1 de 5 REVISIÓN 01 FECHA 29/04/2026

CAPÍTULO IV - MATRÍCULA DE AERONAVES CIVILES

4.1. ASPECTOS GENERALES

En cuanto a los aspectos generales, concernientes a Matrícula y Marca de nacionalidad en todo el territorio de la República de Panamá tenemos que:

- 4.1.1. Ninguna persona puede operar una aeronave registrada en la República de Panamá, a menos que, la misma exhiba las marcas de nacionalidad y matrícula de acuerdo con los requisitos del Artículo 7 al 12 del Libro V del RACP.
- 4.1.2. A menos que sea autorizado por la Autoridad Aeronáutica Civil, ninguna persona podrá colocar sobre una aeronave diseños, lecturas, marcas o símbolos, que modifiquen o confundan las marcas de nacionalidad y matrícula.
- 4.1.3. Las marcas de nacionalidad y matrícula de las aeronaves deberán:
 - a. A excepción de lo previsto en el numeral 3, del Artículo 7 del Libro V del RACP, estar pintadas o aplicadas por algún otro medio de forma tal, que garantice un grado de permanencia similar.
 - b. No tener ningún tipo de ornamentación.
 - c. Contrastar con el color de fondo.
 - d. Ser legibles.
- 4.1.4. Las marcas de nacionalidad y matrícula de las aeronaves civiles, pueden ser fijadas a la aeronave con material de fácil remoción en aquellos casos en que:
 - a. Haya intención de una entrega inmediata a un comprador extranjero;
 - b. Tenga una matrícula temporal.

4.2. IDENTIFICACIÓN Y EXHIBICIÓN DE MARCAS DE NACIONALIDAD Y MATRÍCULA:

En cuanto a la identificación y exhibición de marcas de nacionalidad y matrícula, se establecen los siguientes puntos:

- 4.2.1. En cuanto a las Generalidades se dispone:
 - a. La marca de nacionalidad y matrícula para las aeronaves civiles panameñas estará determinada por las siglas HP y consistirá en un grupo de números y letras, agregados a la marca de nacionalidad, separada por un guion y seguida de un código, y consistirá:
 - a.1. Para las aeronaves de transporte público internacional; en un grupo de números y designadores de empresas de tres (3) letras agregadas con posterioridad a la marca de nacionalidad.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL DEPARTAMENTO DE REGISTRO Y MATRÍCULA DE AERONAVES	Capítulo IV Página 2 de 5 REVISIÓN 01 FECHA 29/04/2026

- a.2. Para las aeronaves de transporte público nacional y trabajo aéreo; en un grupo de números y designador de empresa de dos (2) letras, agregados con posterioridad a la marca de nacionalidad.

a.3. Para las aeronaves dedicadas al servicio privado y las aeronaves panameñas del Estado; un grupo de números y letras agregados con posterioridad a la marca de nacionalidad.

a.4. Las aeronaves con categoría experimental o de prueba, se identificarán con la marca de nacionalidad HP, seguida por un guion, la numeración correspondiente a la matrícula, a la cual se le agregará la letra “X” en mayúscula.

a.5. Las aeronaves privadas para fines de recreación y deportiva del tipo LSA, no clasificada como ultralivianas, estarán determinadas por la marca de nacionalidad HP, seguida por un guion y su numeración correspondiente unida con la letra L.

a.6. Los vehículos ultralivianos se identificarán con numeración correlativa precedida de las letras AL, de acuerdo a lo establecido en el Libro XII del RACP.

a.7. Cuando la marca de matrícula consiste en letras, no deberán usarse combinaciones que pueden confundirse con los grupos de cinco letras usados en la segunda parte del Código Internacional de Señales, con las combinaciones de las letras que, comenzado con Q se usan en el Código Q, ni con la señal de auxilio SOS, u otras señales similares, como XXX, PAN y TTT.

a.8. En las aeronaves de Categoría Restringsida, Limitada, Provisional, Deportiva Liviana y Experimental, se debe colocar en la aeronave las palabras “RESTRINGIDA”, “LIMITADA”, “PROVISIONAL” “DEPORTIVA LIVIANA”, o “EXPERIMENTAL”, según corresponda, cerca del acceso a la cabina, en letra de imprenta mayúscula con una altura de entre seis (6) y quince (15) cm.

a.9. No se podrán otorgar matrículas civiles con el número **1**, ni tampoco agregárseles la letra **A**, ya que serán de uso exclusivo del Estado. Tampoco se podrán otorgar matrículas cuyo número ya esté asignado a otra aeronave o que tengan caracteres similares, esto es para evitar confusión al momento de la comunicación con las torres de control y/o las estaciones de radiocomunicaciones aeronáuticas, ya que pueden ocasionar conflictos serios y potencialmente peligrosos.
- 4.2.2. En cuanto a la identificación y exhibición se dispone:

a. Las marcas de nacionalidad y matrícula se pintarán con letras mayúsculas tipo romano y números tipo arábigo, sin adornos, ni ornamentación alguna, de un solo trazo y de conformación en paralelogramo recto a noventa grados (90º) en

AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL DEPARTAMENTO DE REGISTRO Y MATRÍCULA DE AERONAVES	Capítulo IV Página 3 de 5 REVISIÓN 01 FECHA 29/04/2026

lugar visible del exterior de la misma; estas marcas deberán aparecer limpias y visibles en todo momento y con las siguientes proporciones:

- a.1. Los caracteres tendrán una altura de 8 pulgadas como mínimo, en proporción a las dimensiones de la aeronave: (Ver Apéndices 2 y 3 del Libro V del RACP).

a.2. El ancho de cada una de las letras y números y la longitud de los guiones serán de dos tercios (2/3) de la altura de los caracteres; excepto la letra I y el número 1.

a.3. Los caracteres de letras, números y los guiones estarán constituidos por líneas llenas y serán de un color que contraste claramente con el fondo. El ancho de la línea o trazo será igual a una sexta parte (1/6) de la altura de cualquiera de los caracteres. (Ver Apéndices 2 y 3 del Libro V del RACP).

a.4. Los caracteres estarán separados del que inmediatamente les precede, y del que continúe por un espacio por lo menos, igual a la cuarta parte (1/4) de la anchura de un carácter. Para este fin, el guion se considerará un carácter.
- b. En aeronaves nacionales con Certificado de Aeronavegabilidad en Categoría Limitada o Restringida o que posean un Certificado Provisional Experimental (Artículo 175, Libro X, Parte I), el Explotador aplicará además de las marcas de nacionalidad, leyendas que identifiquen la certificación otorgada. Estas leyendas, deberán colocarse cerca de cada acceso a la Cabina de Mando, con letras del tipo romano cuya altura esté entre los seis (6) y los quince (15) centímetros; dos (2), cuatro (4), cinco (5) y nueve (9) pulgadas, las mismas, según el caso, serán limitadas, restringidas, experimental y aeronavegabilidad provisional.

4.3. UBICACIÓN DE LA MATRÍCULA EN AERONAVES DE PLANOS FIJOS:

En cuanto a la ubicación de matrícula de aeronaves de planos fijos tenemos que se dispone lo siguiente:

- 4.3.1. Aviones: la marca de nacionalidad y matrícula se colocará en las superficies a ambos lados del plano fijo vertical, o sobre las superficies a ambos lados del fuselaje. (Ver apéndices 1 y 4 del Libro V del RACP), de acuerdo a lo siguiente:

a. En la superficie del plano fijo vertical con la leyenda en forma horizontal en ambos lados del plano. En caso de aviones con empenajes múltiples, las marcas se efectuarán sobre las superficies exteriores, únicamente.

b. En el fuselaje se colocará en ambos lados, con la leyenda centralizada, con el eje del fuselaje y en forma horizontal entre el borde de salida del ala (en el caso de biplanos, de borde de salida posterior) y el borde de ataque del plano horizontal del timón de dirección. Si resultara imposible por la ubicación de las barquillas de los motores u otras estructuras del fuselaje colocadas en esta área,



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL DEPARTAMENTO DE REGISTRO Y MATRÍCULA DE AERONAVES	Capítulo IV Página 4 de 5 REVISIÓN 01 FECHA 29/04/2026

se podrán aplicar las marcas sobre las superficies exteriores de dichas estructuras en la forma señalada en el Apéndice 4 del Libro V del RACP. Si, aun así, resultara imposible, se deberá optar por la aplicación de las leyendas en el plano fijo vertical. En aquellos aviones de fuselajes múltiples, la aplicación de las leyendas se efectuará sobre las superficies exteriores de los mismos.

- 4.3.2. Planeadores y Motoplaneadores (planeadores motorizados) deberán exhibir las marcas de nacionalidad y matrícula en las alas en la superficie inferior de ambos planos. Las marcas se colocarán siempre que sea posible, a igual distancia de los bordes de ataque y de salida de las alas. La parte superior de las letras y números deberá orientarse hacia el borde de ataque del ala. Estas marcas deberán tener una altura entre los ocho (8) y doce (12) centímetros (3 1/8"- 4 3/4"), manteniendo las proporciones establecidas en el Artículo 8, numeral 4 del Libro V del RACP y, además, en el fuselaje en ambos lados, con la leyenda centralizada, con el eje del fuselaje y en forma horizontal entre el borde de salida del ala y el borde de ataque del plano horizontal del empenaje.
- a.

Cuando se elija la ubicación de las marcas en el fuselaje, se podrá repetir la aplicación de las leyendas a opción del interesado, en el empenaje en cuyo caso la altura de las letras será entre los cinco (5) y los ocho (8) centímetros (2"-3 1/8") del tipo romano y la configuración expresada en el Apéndice 5 del Libro V del RACP.
- b.

En aquellas aeronaves multifuselajes la aplicación de las leyendas se efectuará en los exteriores de los mismos siguiendo las reglas de forma, tamaño y ubicación expresadas anteriormente.
- 4.3.3. En las aeronaves experimentales, prototipos de ensayo y de construcción de aficionados, los explotadores o constructores de dichas aeronaves, se asegurarán que las mismas exhiban las marcas de matrículas.
- a.

Lo prescrito en el Artículo 9, Libro V del RACP, conforme a la configuración de la aeronave.
- b.

Lo prescrito en el Artículo 8, Libro V del RACP.

4.4. UBICACIÓN DE MATRÍCULA EN AERONAVES SIN PLANO FIJO:

En cuanto a la ubicación de las marcas de nacionalidad y matrícula sobre aeronaves sin planos fijos tenemos que se dispone lo siguiente:

- 4.4.1. Helicópteros: Las marcas de nacionalidad y matrícula se colocarán sobre ambos lados de la superficie de la cabina, o del fuselaje, o del carenado del eje del rotor principal o del plano fijo vertical, siguiendo las proporciones establecidas en el Artículo 8 numeral 4 del Libro V del RACP.
- 4.4.2. Dirigibles: Las marcas de nacionalidad y matrícula requeridas en el Artículo 8 numeral 4 del Libro V del RACP, se colocarán:

AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL DEPARTAMENTO DE REGISTRO Y MATRÍCULA DE AERONAVES	Capítulo IV Página 5 de 5 REVISIÓN 01 FECHA 29/04/2026

- a. En las superficies del estabilizador horizontal llevará las marcas en la cara superior del lado derecho y en la cara inferior del lado izquierdo, con la parte superior de las letras y números hacia el borde de ataque.
- b. A cada lado del estabilizador vertical llevará las marcas en ambas caras de la mitad inferior de modo que las letras y los números se lean horizontalmente.
- 4.4.3. Globos esféricos: En un globo aerostático esférico las marcas de nacionalidad y matrícula se colocarán, en dos lugares diametralmente opuestos y próximos a la circunferencia horizontal mayor del globo.
- 4.4.4. Globos no esféricos: Las marcas de nacionalidad y matrícula se colocarán próximas a la máxima sección transversal, ligeramente por encima de la fijación de las cuerdas que sostienen al globo, la barquilla, o canasta (cabina), en dos lugares sobre superficies opuestas.
- 4.4.5. Aeronaves pilotadas a distancia (RPA): Las marcas de registro se colocarán en una posición de modo que sean visibles y/o en las partes fijas de la misma, que no sean reemplazables.

4.5. MARCADO DE AERONAVE

- 4.5.1. Si debido a la configuración de una aeronave, o para aquellas aeronaves que tengan una masa certificada de despegue menor de 5,700 Kg (12,500 libras), es imposible para una persona marcar la misma o establecer dimensiones de las marcas de nacionalidad y matrícula de acuerdo con lo requerido en los Artículos del 7 al 10 del Libro V del RACP, dicha persona puede solicitar a la Autoridad Aeronáutica Civil, se le permita un procedimiento de marcado diferente y una variación de las dimensiones de las marcas de nacionalidad y matrícula de las aeronaves; para lo cual, presentará un escrito indicando los métodos que utilizará para identificar su aeronave. Corresponderá a la AAC aceptar o rechazar el procedimiento presentado.
- 4.5.2. Cuando una aeronave se encuentra matriculada en el Registro Aeronáutico Nacional de la República de Panamá y es vendida a una persona que no esté comprendida entre las citadas en el Artículo 17 del Libro V del RACP, el Explotador u Operador deberá remover las marcas de identificación de nacionalidad y matrícula panameñas antes de ser entregada al comprador.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL DEPARTAMENTO DE REGISTRO Y MATRICULA DE AERONAVES	Capítulo V Página 1 de 2 REVISIÓN 0 FECHA 14/08/2017

CAPÍTULO V - PINTADO DE AERONAVES

5.1. ASPECTOS GENERALES

Todo Explotador de una aeronave matriculada en el Registro Administrativo Aeronáutico de la Autoridad Aeronáutica Civil, estará sujeto a las Reglas que se enuncian a continuación:

- 5.1.1. No deberá imitar las características del mimetizado militar.
- 5.1.2. La combinación de colores será tal, que no pueda confundirse con la superficie terrestre, ni confundir las marcas de nacionalidad y matrícula.
- 5.1.3. Las pinturas a aplicar serán las denominadas brillantes y no aquellas de tono mate.
- 5.1.4. No se admitirá el pintado de aeronaves de color negro o extremadamente oscuro.
- 5.1.5. A excepción de los planeadores, no se admitirá el pintado de una aeronave de un solo color, a menos que, se incorporen líneas longitudinales sobre el fuselaje y los planos, de fuerte contraste, que identifiquen la figura de la aeronave.
- 5.1.6. Los colores a aplicar deberán contrastar con los de la matrícula, a fin de permitir la legibilidad de la misma.
- 5.1.7. No se admitirá el pintado de símbolos, leyendas y otras figuras que confundan o dificulten la identificación de las marcas de nacionalidad y matrícula de la aeronave.
- 5.1.8. No se admitirá la aplicación de símbolos, leyendas, lecturas o figuras que lesionen la soberanía, el honor nacional y la moral pública.

5.2. IDENTIFICACIÓN CON EL SÍMBOLO DE LA BANDERA

5.2.1. En lo referente a la identificación de la nacionalidad con el símbolo de la bandera, se dispone que será obligatorio exhibir la bandera nacional sobre el timón de dirección o sobre el fuselaje, en ambos lados opuestos sobre un rectángulo de veinte, punto cuatro centímetros (20.4 cm.) (8”), vertical por veintiocho centímetros (28 cm.) (11”), horizontal como mínimo, aplicando los colores del símbolo nacional. De aplicarse una bandera más grande, deberán respetarse las proporciones, siempre y cuando su figura represente un rectángulo, y sea visible a una distancia prudente. La bandera panameña, toda vez que deba desplegarse en el fuselaje de una aeronave, incluyendo sus complementos, habrá de colocarse de manera que el cuartel blanco con la estrella azul quede a la izquierda del observador y hacia arriba.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL DEPARTAMENTO DE REGISTRO Y MATRICULA DE AERONAVES	Capítulo V Página 2 de 2 REVISIÓN 0 FECHA 14/08/2017

5.3. MARCAS DE AERONAVES DE USO SANITARIO

- 5.3.1. Las marcas de aeronaves aprobadas para uso sanitario exclusivo, normalmente denominadas ambulancias, deberán llevar además de las marcas de nacionalidad y matrícula, el símbolo de la Cruz Roja Internacional, de acuerdo a lo prescrito en el Apéndice 5 del Libro V del RACP.
- 5.3.2. La Cruz Roja aludida, será aplicada sobre las alas y a los costados del fuselaje, de forma tal, que no pueda ser removida fácilmente, y que se mantenga con sus características a través del tiempo y el uso.
- 5.3.3. Asimismo, deberá responder a las siguientes características:
- a. En las Alas: La Cruz Roja estará aplicada sobre un círculo blanco y configurada por dos franjas cruzadas de ciento cincuenta (150) mm (5.9 pulgadas) de ancho por cuatrocientos cincuenta (450) mm (17.71 pulgadas) de largo como mínimo. La Cruz Roja así formada será colocada en la superficie superior del ala izquierda.
 - b. En el Fuselaje: La cruz se aplicará en la parte trasera del fuselaje entre el borde de salida del ala y el borde de ataque del empenaje (estabilizador horizontal) en una posición centralizada y a la altura del eje longitudinal del fuselaje. Se aplicará a ambos lados sobre la misma posición relativa y guardando uniformidad en tamaño, conformación y color.

(Ver Apéndice 5 del Libro V del RACP).



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL DEPARTAMENTO DE REGISTRO Y MATRICULA DE AERONAVES	Capítulo VI Página 1 de 3 REVISIÓN 0 FECHA 29/04/2026

CAPÍTULO VI - CAMBIO DE PROPIETARIO EN EL REGISTRO ADMINISTRATIVO AERONÁUTICO

- 6.1. Para solicitar el cambio de propietario en el Registro Administrativo Aeronáutico de la República de Panamá, se debe cumplir con los siguientes requisitos:
- 6.1.1. Formulario de Solicitud de Cambio de Propietario en el Registro Administrativo Aeronáutico (AAC/MAT/0311).

a. El solicitante deberá entregar al Departamento de Registro de Matrícula de Aeronaves, el formulario correspondiente con todos los datos solicitados, que servirán de base para la elaboración del historial de la aeronave e iniciar los trámites de cambio de propietario.

6.1.2. Formulario de Solicitud de Avalúo de Aeronave (AAC/MAT/0313).

a. El solicitante deberá entregar junto con el Formulario de Solicitud de Cambio de Propietario, el formulario correspondiente con todos los datos solicitados, que servirán de base para que la Sección de Documentación Técnica pueda iniciar los trámites de avalúo de la aeronave.

b. El procedimiento de certificación de avalúo de aeronaves será el siguiente:

b.1. El avalúo se certificará conforme al valor especificado en los Libros de Precios de Aeronaves, existentes en la Industria Aeronáutica o basado en prácticas aceptables en la aviación civil; en la fecha en que se está registrando la aeronave.

b.2. Dicho avalúo se adjuntará a la Escritura de Compra Venta Notariada, para su formalización en los Registros Aeronáuticos de la Dirección General del Registro Público.

6.1.3. Paz y Salvo del propietario de la aeronave, emitido por la Autoridad Aeronáutica Civil.

a. El solicitante deberá entregar un Paz y Salvo expedido por el Departamento de Cobros de la Dirección de Finanzas donde se haga constar que el mismo no mantiene obligación alguna con la Autoridad Aeronáutica Civil, tales como tasa anual, cargo por arrendamiento, concesión de área, aterrizaje, despegue, etc.

6.1.4. Paz y Salvo del comprador de la aeronave, emitido por la Autoridad Aeronáutica Civil.

a. El solicitante deberá entregar un Paz y Salvo expedido por el Departamento de Cobros de la Dirección de Finanzas donde se haga constar que el mismo no mantiene obligación alguna con la Autoridad Aeronáutica Civil, tales como tasa anual, cargo por arrendamiento, concesión de área, aterrizaje, despegue, etc.

6.1.5. Poder Especial y solicitud.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL DEPARTAMENTO DE REGISTRO Y MATRÍCULA DE AERONAVES	Capítulo VI Página 2 de 3 REVISIÓN 0 FECHA 29/04/2026

- a. El Propietario y el comprador de la aeronave deben otorgar Poder General o Especial debidamente notariado (de no ser presentado personalmente por el poderdante) a un abogado para el trámite de la solicitud de cambio de propietario, y, en el cual se exponen las generales completas, incluyendo el domicilio de los poderdantes y del apoderado.
- b. El apoderado especial debe presentar su solicitud formal, la cual deberá ser dirigida al Señor Director General de la Autoridad Aeronáutica Civil, e indicar en la misma las facultades otorgadas.

6.1.6. Copia de la Escritura de Compra Notariada.

- a. El solicitante deberá adjuntar a la documentación anteriormente citada copia de la Escritura de Compra Notariada.
- b. Si el solicitante presentara la Factura de Venta, entregará copia del documento, cotejando en el original la autenticidad de las partes firmantes, emitida por el Cónsul de Panamá en el país donde se efectuó la transacción o el de un país amigo y certificada por el funcionario de Legalizaciones del Ministerio de Relaciones Exteriores.

6.1.7. Certificación de la propiedad de la aeronave y su propietario.

- a. Esta certificación de propiedad de la aeronave y su propietario es requerida por el Departamento Registro de Matrícula de Aeronaves para corroborar la existencia del bien y la legítima propiedad del mismo.
- b. De igual forma, se solicita esta certificación para comprobar, si la persona natural que está suscribiendo la obligación está apta para tal fin. Por el contrario, si el propietario es una persona jurídica, deberá adjuntar el documento emitido por la Dirección General del Registro Público, en donde consten todas las generales de la empresa y su Representación Legal.

6.1.8. Certificación de la existencia de la sociedad compradora y Representación Legal.

- a. Esta certificación de existencia de la sociedad compradora es requerida por el Departamento de Registro de Matrícula de Aeronaves, si la persona que solicita la inscripción bajo esta modalidad no es una persona natural sino jurídica, por lo cual deberá adjuntar el documento emitido por la Dirección General del Registro Público, en donde consten todas las generales de la Empresa y su Representación Legal.

6.1.9. Copia de la cédula del propietario (vendedor) de la aeronave o Representante Legal.

- a. Dentro de la documentación el solicitante entregará una copia de la cédula del propietario de la aeronave, en situaciones donde el propietario sea una persona natural y del Representante Legal de la Empresa, cuando el propietario sea una persona jurídica.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL DEPARTAMENTO DE REGISTRO Y MATRÍCULA DE AERONAVES	Capítulo VI Página 3 de 3 REVISIÓN 0 FECHA 29/04/2026

6.1.10. Copia de la cédula del comprador de la aeronave o Representante Legal.

- a. Dentro de la documentación el solicitante entregará una copia de la cédula del comprador de la aeronave, en situaciones donde el propietario sea una persona natural y del Representante Legal de la empresa, cuando el propietario sea una persona jurídica.

6.1.11. Pago de Avalúo.

- a. El solicitante deberá pagar a la Autoridad Aeronáutica Civil la Tasa por Servicio de Avalúo correspondiente a la aeronave, según lo establece la Tabla de Avalúos de Aeronaves.

6.1.12. Pago del Certificado de Matrícula de Aeronave.

- a. El solicitante deberá pagar a la Autoridad Aeronáutica Civil el cargo correspondiente al Certificado de Matrícula de Aeronave, según lo establece la Tabla de Costos de Inscripción en el Registro Administrativo Aeronáutico.
- b. Una vez que el solicitante haya presentado toda la documentación requerida, incluyendo el pago del avalúo se podrá otorgar un Certificado Provisional de Matrícula a nombre del nuevo propietario para operar su aeronave, mientras sale la Escritura del Registro Público.

6.1.13. Escritura Inscrita en el Registro Público.

- a. Luego de realizarse el cumplimiento de los trámites de Solicitud de Cambio de Propietario en el Registro Administrativo Aeronáutico y el avalúo, con las correspondientes comprobaciones de que la aeronave cumple con las exigencias de aeronavegabilidad; y que en el respectivo expediente consta copia de la Escritura de Propiedad y que la misma se encuentra inscrita en el Registro Público, el Departamento de Registro de Matrícula de Aeronaves procederá, entonces al otorgamiento del Certificado de Matrícula al nuevo propietario.

6.1.14. Devolución del Certificado de Matrícula anterior.

- a. El solicitante deberá entregar el Certificado de Matrícula anterior para que el mismo sea archivado en el expediente de la aeronave.
- b. El nuevo propietario debe aportar copia de póliza de seguros de la aeronave, inmediatamente, después de haber obtenido el Certificado de Matrícula correspondiente.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL DEPARTAMENTO DE REGISTRO Y MATRÍCULA DE AERONAVES	Capítulo VII Página 1 de 5 REVISIÓN 01 FECHA 29/04/2026

CAPÍTULO VII - CANCELACIÓN DE MATRÍCULA EN EL REGISTRO ADMINISTRATIVO AERONÁUTICO

7.1. ASPECTOS GENERALES

7.1.1. Procederá la cancelación de la matrícula panameña por solicitud del propietario o de quien éste autorice, por orden judicial o de oficio, en los siguientes casos:

- a. Cuando sea solicitado por el propietario u Operador y/o Explotador;
- b. Cuando dicha aeronave va a ser matriculada en otro país y se encuentre libre de gravámenes;
- c. Cuando la propiedad de la aeronave fuere adquirida por una persona que no estuviere comprendida entre las mencionadas en el Artículo 17 de este Libro o la misma fuere operada en contravención de la Ley o este Libro.
- d. Cuando la aeronave fuere totalmente destruida.
- e. Cuando se presuma pérdida total conforme a la Ley.
- f. Cuando en casos de desaparición o robo, hayan transcurrido noventa (90) días, contados a partir de la fecha de la última noticia.

(Se considerará que la aeronave ha desaparecido cuando se haya perdido todo contacto o no se tenga noticia en relación con la aeronave en vuelo y habiéndose desarrollado las fases de emergencia (Incerfa, Alerfa, Destrefa) y búsqueda conforme a los Reglamentos, la misma sea terminada sin resultados positivos.)

NOTA: En casos de desaparición, se suspenderá inmediatamente la matrícula y se harán las notificaciones correspondientes.

- g. Si se comprobare que previamente al registro en Panamá, estaba registrada en otro Estado.
- a. Cuando no se ha presentado los documentos y registros técnicos para mantener la aeronavegabilidad indefinida en cinco (5) años y su titular registral no haya presentado en ese tiempo una solicitud de cancelación; o si por análisis técnico se compruebe que no es viable la reactivación de la aeronavegabilidad de la aeronave.
- b. Cuando por informes de autoridades competentes, se tenga conocimiento que la aeronave ha sido incautada por su participación en actos ilícitos; o, como consecuencia de un accidente u otra circunstancia, ha sido destruida o inutilizada durante algún operativo, encontrándose en territorio de dicho Estado o sobre aguas internacionales, lo cual se demostrará con el documento que contenga el informe de la autoridad competente.
- c. Cuando la aeronave ha sido confiscada a favor del Estado.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL DEPARTAMENTO DE REGISTRO Y MATRÍCULA DE AERONAVES	Capítulo VII Página 2 de 5 REVISIÓN 01 FECHA 29/04/2026

- d. Cuando la aeronave ha sido utilizada para otros fines que no sean los que le permite la AAC, según el uso indicado en su Certificado de Aeronavegabilidad.
- e. Cuando la AAC estime que la operación de la aeronave se considere insegura o de alto riesgo y puede afectar a terceros.

Los certificados de matrícula originales, deberán ser entregados por el operador a la AAC en el momento de la cancelación de la matrícula o cambio de titularidad de la aeronave, o en un plazo máximo de treinta días desde que alguna de esas circunstancias tuviese lugar.

- 7.1.2. Con excepción de la causal establecida en los literales (c), (e) y (f), una aeronave de matrícula cancelada podrá ser rehabilitada cuando cuente con el respaldo técnico y legal correspondiente, no pudiendo asignarse otra matrícula distinta a la originalmente asignada.
- 7.1.3. Cuando una aeronave con matrícula panameña solicite la cancelación de la misma por exportación, conclusión de contrato de arrendamiento, o por arrendamiento de una aeronave con matrícula panameña en el exterior, la matrícula quedará en reserva para que en el caso de que la aeronave retorne a Panamá se le asigne la misma, siempre que esté disponible.
- 7.1.4. El plazo mínimo para solicitar la cancelación de la matrícula de una aeronave, será de tres meses contados desde la fecha de otorgamiento del certificado definitivo correspondiente. En los casos de destrucción o inoperatividad será de un año desde que se produjo el siniestro o desde que la aeronave quedó inoperativa.
- 7.1.5. Una aeronave quedará inoperativa cuando no se haya renovado su certificado de aeronavegabilidad o documento equivalente en cinco años, y su titular registral no haya presentado en ese tiempo una solicitud de cancelación. Podrá concederse una prórroga de hasta diez años, como máximo, para aeronaves históricas.
- 7.1.6. El Departamento de Registro de Matrícula de Aeronaves, notificará mediante resolución la cancelación de matrícula de la aeronave y comunicará dicha cancelación al Registro de Matrícula de Aeronaves del país donde ésta vaya a matricularse, a través de nota o correo electrónico. La resolución de cancelación expresará que queda cancelada la inscripción de la matrícula y que se extingue la eficacia del certificado de matrícula. Además, se hará mención de la causa y del documento que la motiven, si la cancelación se produce a instancia de su titular registral. Si es de oficio, en la resolución se mencionará la autoridad que la decreta y el hecho que la haya motivado.
- 7.1.7. Sin embargo, no se procederá a la cancelación de Oficio de la Matrícula sin antes consultar con los Departamentos de Aeronavegabilidad y de Accidentes, para que indiquen si en realidad la aeronave se considera pérdida total o se puede reconstruir; o de ser posible comunicarse con el dueño para verificar si desea cancelarla o piensa reconstruirla.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL DEPARTAMENTO DE REGISTRO Y MATRÍCULA DE AERONAVES	Capítulo VII Página 3 de 5 REVISIÓN 01 FECHA 29/04/2026

7.1.8. La nacionalidad panameña de la aeronave se pierde por la cancelación de la inscripción en el Registro Aeronáutico Nacional.

7.2. PARA SOLICITAR LA CANCELACIÓN DE MATRÍCULA DEL REGISTRO ADMINISTRATIVO AERONÁUTICO DE LA REPÚBLICA DE PANAMÁ, SE DEBE CUMPLIR CON LOS SIGUIENTES REQUISITOS:

7.2.1. Formulario de Cancelación de Matrícula del Registro Aeronáutico Nacional (AAC/MAT/0312).

a. El solicitante deberá entregar al Departamento de Registro de Matrícula de Aeronaves el formulario correspondiente con todos los datos solicitados, que servirán para adjuntarlos a la documentación existente de la aeronave e iniciar los trámites de cancelación de matrícula.

7.2.2. Paz y Salvo del propietario de la aeronave, emitido por la Autoridad Aeronáutica Civil.

a. El solicitante deberá entregar un Paz y Salvo expedido por el Departamento de Cobros de la Dirección de Finanzas donde se haga constar que el mismo no mantiene obligación alguna con la Autoridad Aeronáutica Civil, tales como tasa anual, cargo por arrendamiento, concesión de área, aterrizaje, despegue, etc.

7.2.3. Poder General o Especial, y solicitud.

a. El Propietario debidamente autorizado otorgará Poder General o Especial a un abogado para el trámite de cancelación de matrícula, y deberá ser dirigido al Señor Director General de la Autoridad Aeronáutica Civil, en el cual se exponen las generales completas, incluyendo el domicilio del poderdante y del apoderado, su solicitud formal y las facultades otorgadas.

b. Si el mismo fuese otorgado en país extranjero deberá cumplir con todas las formalidades establecidas para la autenticación de poderes otorgados en el extranjero de la siguiente manera:

b.1. El Poder General deberá constar en Escritura Pública, otorgada ante el Cónsul de Panamá en el país donde se firma, la cual deberá ser autenticada ante el Ministerio de Relaciones Exteriores, debidamente protocolizado ante Notario Público en nuestro país e inscrito en el Registro Público.

b.2. En el Poder Especial deberá verificarse la presencia y firma del poderdante ante el Cónsul panameño en el lugar donde fuera otorgado, quien sellará el documento, haciendo constar que ha sido presentado personalmente por el poderdante.

c. Sin embargo, los poderes otorgados en el extranjero, que se ajustan a la Ley extranjera serán válidos en Panamá y reconocidos por la Autoridad Aeronáutica Civil siempre y cuando se ajusten a las formalidades exigidas a la Ley del país de otorgamiento y sean debidamente autenticados por el Representante



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL DEPARTAMENTO DE REGISTRO Y MATRÍCULA DE AERONAVES	Capítulo VII Página 4 de 5 REVISIÓN 01 FECHA 29/04/2026

Diplomático o Consular panameño en el lugar donde se han otorgado, o en su defecto el Cónsul o Representante Diplomático de una Nación Amiga, o bien apostillados, si la nación donde se firma el documento ha suscrito el Convenio de Apostilla.

7.2.4. Certificación de la propiedad de la aeronave y su propietario

- a. Esta certificación de propiedad de la aeronave y su propietario es requerida por el Departamento de Registro de Matrícula de Aeronaves para corroborar la existencia del bien, la legítima propiedad del mismo y que se encuentre libre de cualquier tipo de gravamen o proceso judicial.
- b. De igual forma, se solicita esta certificación para comprobar, si la persona natural que está solicitando la cancelación de la matrícula de aeronave del Registro Aeronáutico Nacional está apta para tal fin. Por el contrario, si el propietario es una persona jurídica, deberá adjuntar el documento emitido por la Dirección General del Registro Público o entidad certificadora correspondiente en su país de origen, en donde consten todas las generales de la empresa y su Representación Legal.

7.2.5. Pago por Derecho de Cancelación de Matrícula

- a. El solicitante deberá pagar a la Autoridad Aeronáutica Civil el cargo correspondiente al Derecho de Cancelación de Matrícula, según lo establece la Tabla de Costos por los servicios que ofrece la DSA, y cualquier otro costo de telecomunicación en que incurra la Autoridad Aeronáutica Civil.

7.2.6. Casos Especiales

- a. Cuando se solicite que la cancelación de la matrícula se haga efectiva al momento en que la aeronave arribe al territorio del país de destino, el solicitante deberá indicar la fecha estimada de llegada de la misma y presentar copia del plan de vuelo.
- b. En la resolución de cancelación se debe señalar, que, de no tener certeza de la llegada de la aeronave al país de destino en la fecha indicada, o transcurrido el periodo de validez del Certificado de Aeronavegabilidad para la Exportación, se procederá a cancelar el Certificado de Aeronavegabilidad de la aeronave y enviar comunicado a los diferentes países indicados en el plan de vuelo.

Una vez recibida la solicitud de cancelación de matrícula se verificará que hayan sido presentados todos los documentos requeridos para este trámite y se procederá a notificar al Departamento de Aeronavegabilidad de dicha solicitud con el propósito de que se pronuncien sobre la emisión del Certificado de Aeronavegabilidad para la Exportación. Luego de recibida la respuesta del Departamento de Aeronavegabilidad se confeccionará la resolución de cancelación respectiva, la cual se notificará a los interesados y posteriormente se enviará la comunicación al Estado donde exportará la aeronave.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL DEPARTAMENTO DE REGISTRO Y MATRICULA DE AERONAVES	Capítulo VII Página 5 de 5 REVISIÓN 01 FECHA 29/04/2026

7.3 Certificado de Cancelación de Matrícula o Desmatriculación.

- 7.3.1. Cuando los certificados de cancelación de matrícula o desmatriculación, se expidan en un idioma que no sea en inglés, se incluirá una traducción a dicho idioma.
- 7.3.2. El certificado de cancelación de matrícula o desmatriculación, debe contener como mínimo la siguiente información:
- a. Marca de nacionalidad y marca de matrícula;
 - b. Fabricante y modelo de la aeronave otorgado por el fabricante;
 - c. Número de serie de la aeronave;
 - d. Nombre del propietario y explotador (si aplica);
 - e. Domicilio del propietario y explotador (si aplica);
 - f. Nombre del titular del certificado de cancelación de matrícula;
 - g. Fecha efectiva de cancelación de matrícula en el Registro Aeronáutico Nacional;
 - h. Fecha de expedición del certificado de cancelación de matrícula;
 - i. Firma de la persona autorizada a expedir el certificado de cancelación de matrícula;
 - j. Cualquier información que la AAC considere de importancia.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL DEPARTAMENTO DE REGISTRO Y MATRICULA DE AERONAVES	Capítulo VIII Página 1 de 2 REVISIÓN 01 FECHA 29/04/2026

CAPÍTULO VIII - REGISTRO DE CONTRATOS DE UTILIZACIÓN DE AERONAVES

- 8.1. En el Registro de Contratos de Utilización de Aeronaves se mantendrá un control de los Contratos de uso de aeronaves de matrícula extranjera por Explotadores panameños, que serán objeto de Acuerdos de transferencia con el Estado de Matrícula de todas o parte de sus funciones y obligaciones, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 83 Bis del Convenio de Aviación Civil Internacional.
- 8.1.1. La Autoridad Aeronáutica Civil, autorizará todo contrato, fletamento, intercambio de aeronaves o cualquier otro arreglo similar con aeronaves extranjeras o nacionales, para servicios de transporte público nacional, internacional o de trabajo aéreo, que pretenda realizar todo Operador y/o Explotador titular de un Certificado de Operación.
- Dichos contratos deben hacerse constar por escrito y el documento debe inscribirse en el Registro Aeronáutico Nacional.
- Esta autorización estará sujeta a las siguientes condiciones:
- a. Que dichas aeronaves se dediquen a prestar servicios de transporte aéreo público nacional e internacional o de trabajo aéreo.
 - b. Que dichas aeronaves cumplan con las disposiciones establecidas en los Libros II, III y XIV del RACP.
 - c. Haber definido con el Estado de matrícula lo establecido en el Artículo 26 del Libro V del RACP.
- 8.2. Todo operador y/o explotador que pretenda usar una aeronave de matrícula extranjera que sea objeto de un Contrato de Utilización de Aeronaves, deberá solicitar la inscripción del contrato en el Registro Aeronáutico Nacional, previo al inicio de operaciones con esa aeronave y presentará la siguiente documentación:
- 8.2.1. Documento que certifique la existencia de la sociedad de acuerdo al procedimiento y a las formalidades legales de la República de Panamá, cuando se trate de persona jurídica.
- 8.2.2. Certificación que acredite que el arrendador es el Propietario de la aeronave. Dicha certificación deberá ser autenticada por el Cónsul de Panamá acreditado en el lugar y su debida autenticación en el Ministerio de Relaciones Exteriores.
- 8.2.3. Copia de Contrato de Arrendamiento, fletamento, o intercambio de aeronaves en español, o en caso de que su original fuese en otro idioma,



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL DEPARTAMENTO DE REGISTRO Y MATRICULA DE AERONAVES	Capítulo VIII Página 2 de 2 REVISIÓN 01 FECHA 29/04/2026

traducido al idioma español por un Traductor Oficial. El Contrato deberá contener:

- a. Tipo de arrendamiento.
- b. Nombres de las partes.
- c. Fecha de inicio y duración del arrendamiento.
- d. Número, tipo, fabricante, modelo de la aeronave, marcas de nacionalidad y matrícula, país de registro y certificado de homologación de ruido cuando corresponda.
- e. Nombre del transportista aéreo que explotará, mantendrá y tendrá el control operacional.
- f. Responsabilidad del cumplimiento de las normas de Seguridad Operacional asumidas por cada una de las partes.
- g. Cualquier otro antecedente que la Autoridad Aeronáutica Civil estime necesario, de acuerdo a la naturaleza del Contrato.
- h. Adjuntar las Pólizas de Seguro.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL DEPARTAMENTO DE REGISTRO Y MATRÍCULA DE AERONAVES	Capítulo IX Página 1 de 3 REVISIÓN 01 FECHA 14/08/2017

CAPÍTULO IX - CAMBIOS DE OPERACIÓN Y/O CAMBIOS DE DESIGNADOR DE MATRÍCULA DE LA AERONAVE

- 9.1. Para el cambio de operación privada a comercial el solicitante debe presentar lo siguiente:
- a. Poder y Memorial solicitando el cambio de operación de la aeronave y el cambio de los certificados de Matrícula, Aeronavegabilidad y Licencia de Radio. El Propietario otorgará Poder Especial, debidamente notariado, a un abogado para el trámite y deberá ser dirigido al Director General de la Autoridad Aeronáutica Civil.

b. Formulario de Solicitud de Cambio de Operación de Aeronave (AAC/MAT/0319). El solicitante deberá entregar al Departamento de Registro de Matrícula de Aeronaves, el formulario correspondiente con todos los datos requeridos para iniciar los trámites pertinentes.

c. Solicitar la inclusión de la aeronave en los correspondientes Certificados de Operación y de Explotación de la empresa operadora.

d. Coordinar con el Departamento de Aeronavegabilidad para la inspección comercial de la aeronave.

e. Paz y salvo de la empresa operadora. El solicitante deberá entregar un Paz y Salvo, expedido por el Departamento de Cobros de la Dirección de Finanzas, donde se haga constar que el mismo no mantiene obligación alguna con la Autoridad Aeronáutica Civil.

f. Certificación del Registro Público de la sociedad operadora. Esta certificación de existencia de la sociedad es requerida para verificar la Junta Directiva y la Representación Legal.

g. Copia notariada de cédula o pasaporte del Representante Legal de la empresa.

h. Si es por medio de arrendamiento deben presentar copia notariada del contrato de arrendamiento.

i. Realizar el pago del nuevo certificado de matrícula. El solicitante deberá pagar a la Autoridad Aeronáutica Civil el cargo correspondiente, según lo establece la Tabla de Costos por los servicios que ofrece la DSA.

j. Presentar copia de póliza de seguro de la aeronave.
- 9.2. Para el cambio de operación comercial a privada el solicitante debe presentar lo siguiente:
- a. Poder y Memorial solicitando el cambio de operación de la aeronave y el cambio de los certificados de Matrícula, Aeronavegabilidad y Licencia de Radio. El Propietario otorgará Poder Especial, debidamente notariado, a un abogado para



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL DEPARTAMENTO DE REGISTRO Y MATRÍCULA DE AERONAVES	Capítulo IX Página 2 de 3 REVISIÓN 01 FECHA 14/08/2017

el trámite y deberá ser dirigido al Director General de la Autoridad Aeronáutica Civil.

- b. Formulario de Solicitud de Cambio de Operación de Aeronave (AAC/MAT/0319). El solicitante deberá entregar al Departamento de Registro de Matrícula de Aeronaves, el formulario correspondiente con todos los datos requeridos para iniciar los trámites pertinentes.
- c. Solicitar la exclusión de la aeronave de los correspondientes Certificados de Operación y de Explotación de la empresa operadora.
- d. Coordinar con el Departamento de Aeronavegabilidad para la inspección privada de la aeronave.
- e. Presentar paz y salvo de la (s) empresa (s) y de la matrícula. El solicitante deberá entregar Paz y Salvos, expedidos por el Departamento de Cobros de la Dirección de Finanzas, donde se haga constar que los mismos no mantienen obligación alguna con la Autoridad Aeronáutica Civil.
- f. Presentar Certificación del Registro Público de la sociedad propietaria de la aeronave. Esta certificación de existencia de la sociedad es requerida para verificar la Junta Directiva y la Representación Legal.
- g. Presentar copia notariada de cédula o pasaporte del Representante Legal de la empresa.
- h. Realizar el pago del nuevo certificado de matrícula. El solicitante deberá pagar a la Autoridad Aeronáutica Civil el cargo correspondiente, según lo establece la Tabla de Costos por los servicios que ofrece la DSA.
- i. Presentar copia de póliza de seguro de la aeronave.

9.3. Para el cambio de designador de empresa el solicitante debe presentar lo siguiente:

- a. Poder y Memorial solicitando el cambio de designador en la matrícula de la aeronave, y el cambio de los certificados de Matrícula, Aeronavegabilidad y Licencia de Radio. El Propietario otorgará Poder Especial, debidamente notariado, a un abogado para el trámite y deberá ser dirigido al Director General de la Autoridad Aeronáutica Civil.
- b. Formulario de Solicitud de Cambio de Designador de Aeronave (AAC/MAT/0320). El solicitante deberá entregar al Departamento de Registro de Matrícula de Aeronaves, el formulario correspondiente con todos los datos requeridos para iniciar los trámites pertinentes.
- c. Presentar copia de documento o Resolución DTA sobre la exclusión de la aeronave del Certificado de Explotación, y sobre la exclusión de las Especificaciones de Operaciones de la empresa operadora existente.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL DEPARTAMENTO DE REGISTRO Y MATRÍCULA DE AERONAVES	Capítulo IX Página 3 de 3 REVISIÓN 01 FECHA 14/08/2017

- d. Presentar documento que indique que se está realizando el trámite de inclusión de la aeronave en los Certificados de Explotación y de Operaciones de la nueva empresa operadora.
- e. Presentar paz y salvo de la (s) empresa (s) y de la matrícula. El solicitante deberá entregar Paz y Salvos, expedidos por el Departamento de Cobros de la Dirección de Finanzas, donde se haga constar que los mismos no mantienen obligación alguna con la Autoridad Aeronáutica Civil.
- f. Presentar Certificación del Registro Público de la nueva empresa operadora. Esta certificación de existencia de la sociedad es requerida para verificar la Junta Directiva y la Representación Legal.
- g. Presentar copia notariada de cédula o pasaporte del Representante Legal de la nueva empresa operadora.
- h. Realizar el pago del nuevo certificado de matrícula. El solicitante deberá pagar a la Autoridad Aeronáutica Civil el cargo correspondiente, según lo establece la Tabla de Costos por los servicios que ofrece la DSA.
- i. Presentar copia de póliza de seguro de la aeronave con el nuevo operador.

Nota: Cuando se trate de arrendamientos, deben presentar poderes y documentos de las personas naturales o jurídicas participantes en el trámite.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL DEPARTAMENTO DE REGISTRO Y MATRICULA DE AERONAVES	Compendio Formularios Página 1 de 1 REVISIÓN 01 FECHA 29/04/2026

COMPENDIO DE FORMULARIOS

FORMULARIO	NOMBRE	Revisión
AAC/MAT/0301	CERTIFICADO PROVISIONAL DE MATRÍCULA	Rev. 0 - 14/08/2017
AAC/MAT/0302	CERTIFICADO DE MATRÍCULA	Rev. 2 - 29/04/2026
AAC/MAT/0303	SOLICITUD DE MATRÍCULA DE AERONAVE EN EL REGISTRO AERONAUTICO NACIONAL	Rev. 2 - 29/04/2026
AAC/MAT/0310	SOLICITUD DE MATRÍCULA PARA VEHÍCULO ULTRALIVIANO	Rev. 0 - 14/08/2017
AAC/MAT/0311	SOLICITUD DE CAMBIO DE PROPIETARIO EN EL REGISTRO AERONÁUTICO NACIONAL	Rev. 2 - 29/04/2026
AAC/MAT/0312	SOLICITUD DE CANCELACIÓN DE MATRÍCULA EN EL REGISTRO AERONÁUTICO NACIONAL	Rev. 2 - 29/04/2026
AAC/MAT/0312a	MENSAJE DE TELEX O FACSIMIL	Rev. 0 - 14/08/2017
AAC/MAT/0313	SOLICITUD DE AVALÚO DE AERONAVE	Rev. 2 - 29/04/2026
AAC/MAT/0314	CERTIFICADO DE MATRÍCULA PARA ULTRALIVIANO	Rev. 0 - 14/08/2017
AAC/MAT/0315	FORMULARIO DE DESCRIPCIÓN DE AERONAVES	Rev. 0 - 14/08/2017
AAC/MAT/0317	SOLICITUD DE CANCELACIÓN DE MATRICULA DE VEHÍCULO ULTRALIVIANO	Rev. 0 - 14/08/2017
AAC/MAT/0318	SOLICITUD DE CAMBIO DE PROPIETARIO DE VEHÍCULO ULTRALIVIANO	Rev. 0 - 14/08/2017
AAC/MAT/0319	SOLICITUD DE CAMBIO DE OPERACIÓN Y/O CAMBIO DE DESIGNADOR DE AERONAVE	Rev. 2 - 29/04/2026
AAC/MAT/0321	CERTIFICADO DE CANCELACIÓN DE MATRICULA O DESMATRICULACIÓN	Rev. 0 - 29/04/2026





RESOLUCIÓN DE JUNTA DIRECTIVA No. 025
(De 29 de abril de 2026)

“Por medio de la cual se aprueba la revisión 02 del Manual de Procedimientos de la Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos (OFINVAA).”

LA JUNTA DIRECTIVA DE LA AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL

En uso de sus facultades legales y;

CONSIDERANDO:

Que a la Autoridad Aeronáutica Civil le corresponde dirigir y reglamentar los servicios de transporte aéreo; regular y prestar servicios a la navegación aérea, a la seguridad operacional y aeroportuaria; la certificación y administración de aeródromos, incluyendo su regulación, planificación, operación, vigilancia y control, según lo establece el artículo 2 de la Ley No. 22 de 29 de enero de 2003, *Que crea la Autoridad Aeronáutica Civil y deroga el Decreto de Gabinete 13 de 1969*;

Que el numeral 30, del artículo 3 de la Ley 22 de 29 de enero de 2003, establece que son funciones específicas y privativas de la Autoridad Aeronáutica Civil, dictar la reglamentación y normativa necesaria para garantizar la seguridad y eficiencia del sistema de transporte aéreo en Panamá;

Que el artículo 31 del Libro I del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), dispone que los Manuales de Procedimientos son publicaciones emitidas por la Autoridad Aeronáutica Civil en materia de procedimientos y asesoramiento;

Que el artículo 34 del Libro I del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), dispone que los Manuales de Procedimientos son disposiciones de la AAC que regulan la aplicación de las normas o establecen en detalle los procesos a seguir para dar cumplimiento a las materias contenidas en el RACP, cuyos temas se publican como Capítulos. Estos Manuales incluyen los formularios y ayudas de trabajo para satisfacer los distintos procedimientos;

Que el objeto de la presente Resolución es la aprobación del **Manual de Procedimientos de la Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos (OFINVAA)**;

Que mediante el **Manual de Procedimientos de la Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos (OFINVAA)**, de la Autoridad Aeronáutica Civil, la entidad cumple con su compromiso como signatario del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, a fin de colaborar y 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 contemplados en el artículo 37 de dicho Convenio, aprobado por la Ley 52 de 30 de noviembre de 1959;

Que la República de Panamá, como Estado contratante de la Organización sobre Aviación Civil Internacional, se compromete a colaborar, a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organizaciones relativos a aeronaves, personal, aerovías, servicios auxiliares, en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la seguridad operacional;

EN CONSECUENCIA,



RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO: APROBAR la Revisión 02 del **Manual de Procedimientos de la Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos (OFINVAA)**, de la Autoridad Aeronáutica Civil.

ARTÍCULO SEGUNDO: Esta Resolución modifica el **Manual de Procedimientos de la Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos (OFINVAA)**, de la Autoridad Aeronáutica Civil en su totalidad.

ARTÍCULO TERCERO: Mantener en vigencia este manual bajo el método de revisiones cuando sea necesario, para cumplir con el deber del Estado, el cual es signatario del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

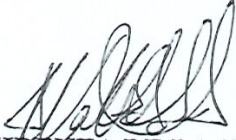
ARTÍCULO CUARTO: El Anexo que contiene el Manual de Procedimientos de la Oficina de Investigación de accidentes Aéreos (OFINVAA), a que hace alusión la presente Resolución, forma parte integral de la misma.

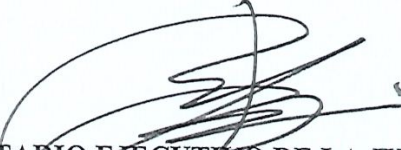
ARTÍCULO QUINTO: Esta Resolución entrará a regir a partir de su publicación en la Gaceta Oficial.

FUNDAMENTO LEGAL: Ley N° 22 de 29 de enero de 2003; Libro I del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP); Ley 52 de 1959; Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

Dado en la ciudad de Panamá, a los veintinueve (29) días del mes de abril de dos mil veintiséis (2026).

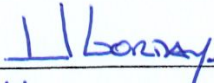
COMUNÍQUESE, PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE,


PRESIDENTA DE LA JUNTA DIRECTIVA, ENCARGADA
AZIHRA VALDÉS


SECRETARIO EJECUTIVO DE LA JUNTA DIRECTIVA
RAFAEL BARCENAS CHIARI



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

Firma: 
Fecha: Mayo 11 2026





AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL
DIRECCIÓN GENERAL

MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA
OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE
ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA)

PANAMÁ – 2026

Revisión 02, abril 2026



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	RESOLUCIÓN	
	PAGINAS	2 de 334
	REVISIÓN	Original
	FECHA	29- abril- 2026



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA)	CONTROL DE EMISIÓN	
	PÁGINAS:	3 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA)	CONTROL DE EMISIÓN	
	PÁGINAS:	4 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

CONTROL DE EMISIÓN

CONTROL DE EMISIÓN				
	Elaboró:	Visto Bueno:	Revisó:	Aprobó:
Nombre:	Sebastián Díaz OFINVAA	Victor D. Barrios OFINVAA	Lic. Javier Bethancourt NRA	Junta Directiva AAC
Firma:				
Fecha				29 de abril de 2026



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	REGISTRO DE REVISIONES	
	PÁGINAS:	5 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

REGISTRO DE REVISIONES

Las revisiones al presente Manual serán elaboradas por personal de la Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos (OFINVAA), bajo supervisión y aprobación de la Dirección General.

Toda revisión debe poseer un número de registro y fecha, así como los números de página objetos de la revisión. La numeración de las revisiones será en orden consecutivo.

Después de añadir las páginas nuevas o modificadas y eliminar las desactualizadas, se anotará en el Registro de Revisiones. El número de la revisión figura en la parte superior de cada página del presente manual.

Revisión N°	Resolución N°	Fecha (DD/MM/AA)	Firma del Responsable
Original	Resolución N° 004-DG-NRA-AAC	06 de mayo de 2022	NRA
01	Resolución N° 012 -DG-NRA-AAC	22 de agosto de 2024	NRA
02	Resolución JD N°025 de 29 de abril de 2026	29 de abril de 2026	JD



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	ÍNDICE GENERAL	
	PÁGINAS:	6 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

ÍNDICE GENERAL

CONTROL DE EMISIÓN 4

REGISTRO DE REVISIONES 5

ÍNDICE GENERAL..... 6

LISTA DE PÁGINAS EFECTIVAS 12

PREÁMBULO 15

CAPÍTULO I - GENERALIDADES..... 17

1.1. Objetivos de este Manual 17

1.2. Aplicabilidad de este Manual 17

1.3. Definiciones 18

1.4. Acrónimos 25

1.5. Actualizaciones y Modificaciones al Manual de Procedimientos de OFINVAA 26

1.6. Actualización de Documentación Técnica para uso de los investigadores de OFINVAA 28

1.7. Detectar y Notificar diferencias a la OACI..... 28

1.8. Procedimiento para adopción de normas y métodos recomendados en el RACP. 29

1.9. Procedimiento para enmendar reglamentos..... 30

CAPÍTULO II - ORGANIZACIÓN Y DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) 32

2.1. Generalidades 32

2.2. Organigrama institucional 32

2.3. Estructura Funcional de la Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos (OFINVAA)..... 33

2.4. Asignación de investigadores 33

2.5. Junta Investigadora de Accidentes:..... 34

2.6. Financiamiento 35

2.7. Objetivo de OFINVAA..... 35

2.8. Funciones de la Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos: 36

2.9. Calificación del personal para ocupar cargos en la Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos (OFINVAA) 37

2.10. Requisitos y funciones del personal de OFINVAA 39

2.11. Metodología aplicada para determinar las necesidades del personal de la OFINVAA 49

CAPITULO III - PLANIFICACIÓN Y PREPARACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN 53

3.1. Generalidades 53



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	ÍNDICE GENERAL	
	PÁGINAS:	7 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

3.2. Selección y Designación de Investigadores.....	55
3.3. Credencial del Investigador de Accidentes, Representantes Acreditados, asesores y expertos.....	57
3.4. Instrucción para los Investigadores:	59
3.5. Entrenamiento en el puesto de trabajo OJT	60
3.6. Instrumental de Trabajo:	60
3.7 Salud y Seguridad en el Lugar del Accidente	63
CAPITULO IV - NOTIFICACIÓN INICIAL Y RESPUESTA.....	68
4.1. Generalidades	68
4.2. Obligación de Notificar	68
4.3. Procedimientos de Notificación.....	69
4.4. Delegación total o parcial de la investigación.....	72
CAPITULO V - POLÍTICAS Y PROCEDIMIENTOS DE INVESTIGACIÓN	73
5.1. Generalidades	73
5.2. Derechos, Facultades y Obligaciones de los Investigadores.....	78
5.3. Derechos, Facultades y Obligaciones de la Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos..	79
5.4. Procedimiento para la Designación del Investigador Encargado (IIC).....	82
5.5. Procedimiento para la Conformación de la Junta de Investigación de Accidentes.....	82
5.6. Representantes Acreditados.....	82
5.7. Asesores de los Representantes Acreditados	84
5.8. Observadores y Participantes	84
5.9. Investigación de Accidentes Importantes.....	86
5.10. Investigación de Incidentes y Accidentes Menores	89
CAPITULO VI – INVESTIGACIÓN DE ASPECTOS OPERACIONALES (OPS), FACTORES HUMANOS (HF) Y LA ORGANIZACIÓN	93
6.1 Generalidades	93
6.2 Guía.....	93
CAPITULO VII - MEDIDAS A TOMAR EN EL LUGAR DEL ACCIDENTE.....	122
7.1 Generalidades	122
7.2 Operaciones de Salvamento	124
7.3 Seguridad en el lugar del accidente	124
7.4 Restos de la aeronave en el agua	126
7.5 Planificación de Inspecciones Técnicas.....	128



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	ÍNDICE GENERAL	
	PÁGINAS:	8 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

CAPÍTULO VIII - ORGANIZACIÓN Y ADMINISTRACION DE LA INVESTIGACION

132

8.1 Generalidades

132

8.2 Sistema de Gestión de Investigaciones.....

132

8.3 Reuniones sobre el Progreso de la Investigación

136

8.4 Coordinación con los Medios de Comunicación

137

8.5 Trato con los Familiares de las Víctimas de Accidentes.....

138

8.6 Protección y Custodia de Pruebas y Evidencias de Accidentes e Incidentes.....

139

8.7 Protección de Registros, Grabaciones y Muestras

141

8.8 Autorización Oficial para Retirar los Restos de la Aeronave

141

CAPÍTULO IX - ENSAYOS Y EXÁMENES DE COMPONENTES.....

142

9.1 Ensayos en Laboratorios y Componentes de Aeronaves

142

9.2 Disposiciones Prácticas

142

CAPÍTULO X - REDACCIÓN DE INFORMES

144

10.1 Generalidades

144

10.2 Informe de Campo

144

10.3 Examen Técnico

145

10.4 Informe Final.....

146

10.5 Recomendaciones de Seguridad Operacional

146

10.6 Reapertura de la Investigación

147

10.7 Informe Preliminar

147

CAPÍTULO XI - MEDIDAS DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES

148

11.1 Base de datos de accidentes e incidentes

148

11.2 Base de datos, Análisis e Intercambio de Datos del Centro Europeo de Coordinación de
Sistemas de Informes de Accidentes e Incidentes (ECCAIRS)

148

APÉNDICE A.....

150

PROC001

152

PROC002

156

PROC003

159

PROC004

162

PROC005

167

PROC006

169

PROC007

171



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	ÍNDICE GENERAL	
	PÁGINAS:	9 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

PROC008 174

PROC009 179

PROC010 182

PROC011 184

PROC012 186

PROC013 190

PROC014 192

PROC015 197

PROC016 199

PROC017 200

PROC018 203

PROC019 205

PROC020 207

PROC021 210

PROC022 212

PROC023 215

PROC024 222

PROC025 225

PROC026 235

PROC027 237

APÉNDICE B..... 239

AAC-OFINVAA-001 240

AAC-OFINVAA-002 242

AAC-OFINVAA-003 244

AAC-OFINVAA-004 245

AAC-OFINVAA-005 247

AAC-OFINVAA-006 249

AAC-OFINVAA-007 251

AAC-OFINVAA-008 252

AAC-OFINVAA-009 253

AAC-OFINVAA-010 255

AAC-OFINVAA-011 257



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	ÍNDICE GENERAL	
	PÁGINAS:	10 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

AAC-OFINVAA-012 259

AAC-OFINVAA-013 260

AAC-OFINVAA-014 262

AAC-OFINVAA-015 263

AAC-OFINVAA-016 264

AAC-OFINVAA-017 268

AAC-OFINVAA-018 269

APÉNDICE C..... 271

LISTADO DE FORMATOS 271

AAC-OFINVAA-F001 273

AAC-OFINVAA-F002 274

AAC-OFINVAA-F003 274

AAC-OFINVAA-F004 276

AAC-OFINVAA-F005 276

AAC-OFINVAA-F006 277

AAC-OFINVAA-F007 278

AAC-OFINVAA-F008 279

AAC-OFINVAA-F009 280

AAC-OFINVAA-F010 281

AAC-OFINVAA-F011 282

AAC-OFINVAA-F012 287

AAC-OFINVAA-F013 308

AAC-OFINVAA-F014 312

AAC-OFINVAA-F015 313

AAC-OFINVAA-F016 317

AAC-OFINVAA-F017 317

AAC-OFINVAA-F018 318

AAC-OFINVAA-F019 318

AAC-OFINVAA-F020 320

AAC-OFINVAA-F021 321

AAC-OFINVAA-F022 321

AAC-OFINVAA-F023 321



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	ÍNDICE GENERAL	
	PÁGINAS:	11 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026
AAC-OFINVAA-F024		322
AAC-OFINVAA-F025		323
AAC-OFINVAA-F026		324
AAC-OFINVAA-F027		324
AAC-OFINVAA-F028		325
AAC-OFINVAA-F029		325
ANEXO 1.....		327
ANEXO 2.....		332
ANEXO 3.....		333



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	LISTA DE PÁGINAS EFECTIVAS	
	PÁGINAS:	12 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

LISTA DE PÁGINAS EFECTIVAS

	Pág.	Rev.	Fecha
Portada	1	02	29/04/2026
Resolución JD N°025 de 29/04/26	2	02	29/04/2026
Resolución JD N°025 de 29/04/26	3	02	29/04/2026
Control de Emisión	4	02	29/04/2026
Registro de Revisiones	5	02	29/04/2026
Índice General	6	02	29/04/2026
Índice General	7	02	29/04/2026
Índice General	8	02	29/04/2026
Índice General	9	02	29/04/2026
Índice General	10	02	29/04/2026
Índice General	11	02	29/04/2026
Lista de Páginas Efectivas	12	02	29/04/2026
Lista de Páginas Efectivas	13	02	29/04/2026
Lista de Páginas Efectivas	14	02	29/04/2026
Preámbulo	15	01	29/04/2026
Preámbulo	16	01	29/04/2026

CAPÍTULO I		
Página	Rev.	Fecha
17	02	29/04/2026
18	02	29/04/2026
19	02	29/04/2026
20	02	29/04/2026
21	02	29/04/2026
22	02	29/04/2026
23	02	29/04/2026
24	02	29/04/2026
25	02	29/04/2026
26	02	29/04/2026
27	02	29/04/2026
28	02	29/04/2026
29	02	29/04/2026
30	02	29/04/2026
31	02	29/04/2026
CAPÍTULO II		
Página	Rev.	Fecha
32	02	29/04/2026
33	02	29/04/2026
34	02	29/04/2026
35	02	29/04/2026
36	02	29/04/2026
37	02	29/04/2026
38	02	29/04/2026
39	02	29/04/2026
40	02	29/04/2026

41	02	29/04/2026
42	02	29/04/2026
43	02	29/04/2026
44	02	29/04/2026
45	02	29/04/2026
46	02	29/04/2026
47	02	29/04/2026
48	02	29/04/2026
49	02	29/04/2026
50	02	29/04/2026
51	02	29/04/2026
52	02	29/04/2026
CAPÍTULO III		
Página	Rev.	Fecha
53	02	29/04/2026
54	02	29/04/2026
55	02	29/04/2026
56	02	29/04/2026
57	02	29/04/2026
58	02	29/04/2026
59	02	29/04/2026
60	02	29/04/2026
61	02	29/04/2026
62	02	29/04/2026
63	02	29/04/2026
64	02	29/04/2026
65	02	29/04/2026
66	02	29/04/2026



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	LISTA DE PÁGINAS EFECTIVAS	
	PÁGINAS:	13 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

67	02	29/04/2026
CAPÍTULO IV		
Página	Rev.	Fecha
68	01	22/08/2024
69	01	22/08/2024
70	01	22/08/2024
71	01	22/08/2024
72	01	22/08/2024
CAPÍTULO V		
Página	Rev.	Fecha
73	02	29/04/2026
74	02	29/04/2026
75	02	29/04/2026
76	02	29/04/2026
77	02	29/04/2026
78	02	29/04/2026
79	02	29/04/2026
80	02	29/04/2026
81	02	29/04/2026
82	02	29/04/2026
83	02	29/04/2026
84	02	29/04/2026
85	02	29/04/2026
86	02	29/04/2026
87	02	29/04/2026
88	02	29/04/2026
89	02	29/04/2026
90	02	29/04/2026
91	02	29/04/2026
92	02	29/04/2026
CAPÍTULO VI		
93	Original	06/05/2022
94	Original	06/05/2022
95	Original	06/05/2022
96	Original	06/05/2022
97	Original	06/05/2022
98	Original	06/05/2022
99	Original	06/05/2022
100	Original	06/05/2022
101	Original	06/05/2022
102	Original	06/05/2022
103	Original	06/05/2022
104	Original	06/05/2022
105	Original	06/05/2022
106	Original	06/05/2022
107	Original	06/05/2022
108	Original	06/05/2022
109	Original	06/05/2022
110	Original	06/05/2022
111	Original	06/05/2022
112	Original	06/05/2022
113	Original	06/05/2022

114	Original	06/05/2022
115	Original	06/05/2022
116	Original	06/05/2022
117	Original	06/05/2022
118	Original	06/05/2022
119	Original	06/05/2022
120	Original	06/05/2022
121	Original	06/05/2022
CAPÍTULO VII		
Página	Rev.	Fecha
122	01	22/08/2024
123	01	22/08/2024
124	01	22/08/2024
125	01	22/08/2024
126	01	22/08/2024
127	01	22/08/2024
128	01	22/08/2024
129	01	22/08/2024
130	01	22/08/2024
131	01	22/08/2024
CAPÍTULO VIII		
Página	Rev.	Fecha
132	01	22/08/2024
133	01	22/08/2024
134	01	22/08/2024
135	01	22/08/2024
136	01	22/08/2024
137	01	22/08/2024
138	01	22/08/2024
139	01	22/08/2024
140	01	22/08/2024
141	01	22/08/2024
CAPÍTULO IX		
Página	Rev.	Fecha
142	01	22/08/2024
143	01	22/08/2024
CAPÍTULO X		
Página	Rev.	Fecha
144	01	22/08/2024
145	01	22/08/2024
146	01	22/08/2024
147	01	22/08/2024
CAPÍTULO XI		
Página	Rev.	Fecha
148	01	22/08/2024
149	01	22/08/2024
APÉNDICE A		
Página	Rev.	Fecha
150	02	29/04/2026
A la página		
238	02	29/04/2026



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	LISTA DE PÁGINAS EFECTIVAS	
	PÁGINAS:	14 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

APÉNDICE B		
Página	Rev.	Fecha
239	02	29/04/2026
A la página		
270	02	29/04/2026
APÉNDICE C		
271	Original	06/05/2022
A la página		
326	Original	06/05/2022
ANEXO 1		
Página	Rev.	Fecha
327	01	22/08/2024
A la página		
331	01	22/08/2024
ANEXO 2		
Página	Rev.	Fecha
332	Original	06/05/2022
ANEXO 3		
Página	Rev.	Fecha
33	Original	06/05/2022
334	Original	06/05/2022



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	PREÁMBULO	
	PÁGINAS:	15 DE 334
	REVISIÓN:	01
	FECHA:	29-abril-2026

PREÁMBULO

La Autoridad Aeronáutica Civil de Panamá (AAC) es la autoridad encargada de la regulación, administración y vigilancia del espacio aéreo en Panamá; así como de velar por el adecuado y ordenado funcionamiento de la actividad aeronáutica en el país. De igual modo, también es su responsabilidad ofrecer servicios de navegación aérea y seguridad operacional de forma eficiente y efectiva; manteniendo los estándares de calidad, que proporcionen una aviación segura para la sociedad en general, en el marco de una gestión institucional adecuada.

Como parte de las funciones específicas y privativas de la AAC, ésta debe investigar los accidentes e incidentes de aviación, con el objeto de determinar sus causas probables. Dicho proceso será desarrollado a través la Oficina de Investigación Accidentes Aéreos (OFINVAA) la cual está encargada de ejecutar, de manera independiente, las actividades pertinentes siguiendo los lineamientos establecidos en el Libro XXVI Partes I y II del Reglamento de Aviación Civil de la República de Panamá (RACP) y en el presente Manual de procedimientos. OFINVAA posee la capacidad de llevar a cabo la investigación con independencia funcional, evitando las interferencias ocasionadas por presiones externas.

OFINVAA actualmente se encuentra adscrita a la Dirección General de la AAC, mediante la resolución N° 149 del 29 de junio de 2017.

En este sentido, a través del presente documento se definen los conceptos base de OFINVAA; apoyándose en las Normas y Métodos Recomendados de la OACI, las cuales le competen al estado panameño como signatario del Convenio de Chicago de 1944, así como en los objetivos y funciones del Manual de Organización y Funciones de la AAC y las guías publicadas por la OACI.

Este manual constituye el documento básico aprobado por AAC, para uso de la Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos y ha sido concebido, basado y ajustado a las Leyes y Reglamentos de Aviación Civil de la República de Panamá, así mismo se ha consultado los documentos guías de OACI en relación a la Prevención e Investigación de Accidentes.

En este documento se señalan los lineamientos para todos los Investigadores de Accidentes Aéreos; incluye procesos y procedimientos administrativos y operativos establecidos para OFINVAA, además las bases para los procesos administrativos, procesos de notificación, investigación, desarrollo de informes, y medidas de prevención de accidentes e incidentes.

El contenido de este manual se relaciona y está organizado de conformidad con los textos de orientación del Manual de políticas y procedimientos de investigación de



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	PREÁMBULO	
	PÁGINAS:	16 DE 334
	REVISIÓN:	01
	FECHA:	29-abril-2026

accidentes e incidentes (Doc. 9962) y el Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación, Documento 9756, Parte I, II, III y IV de OACI. Este manual es un compendio de estos cinco documentos guías, adecuados a la realidad panameña.

Dado que este manual trata de las investigaciones de accidentes, incidentes e incidentes graves, se entenderá que los términos “accidentes” e “investigación de accidentes” que se emplean aquí abarcan igualmente por razones de brevedad a “incidentes e incidentes graves”, salvo que se precise algo diferente.

El uso del género masculino abarca tanto a las personas de sexo masculino como a las de sexo femenino, cuando ello sea aplicable.

Este manual se irá enmendando periódicamente según vayan surgiendo nuevos métodos de investigación y se cuente con información actualizada.

El único objetivo de la investigación de accidentes o incidentes será la prevención de futuros accidentes e incidentes. El propósito de esta actividad no es determinar la culpa o la responsabilidad.

Sugerencias y aportes a este manual deberán ser dirigidas por medios digitales a la Oficina de Normas y Regulaciones o a la Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO I	
	PÁGINAS:	17 de 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

CAPÍTULO I - GENERALIDADES

1.1. Objetivos de este Manual

El presente manual tiene los siguientes objetivos:

- a) Servir de guía a los Investigadores de Accidentes por la AAC, durante los procesos de investigación, describiendo las técnicas, procedimientos y estudios complementarios y administrativos para la investigación de accidentes de aviación.
- b) Ofrecer al Investigador de Accidentes e Incidentes los lineamientos, para la investigación de las causas probables de los accidentes e incidentes de aeronaves, llevando a cabo análisis y evaluaciones de los procesos relacionados a los sucesos; en conformidad a un óptimo y eficiente uso de los recursos institucionales, metas y programas planificados.
- c) Organizar y coordinar la investigación de los accidentes en aeronaves en el territorio panameño, determinando las posibles causas y proponer acciones correctivas de prevención derivadas de las investigaciones, en cumplimiento de las responsabilidades emanadas del Convenio de Aviación Civil Internacional contemplados en el Anexo 13 de la Organización de Aviación Civil Internacional, en la Legislación y Reglamentación de Aviación Civil de la República de Panamá.

1.2. Aplicabilidad de este Manual

El Manual de Procedimientos de la Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos, es aplicable a todas las actividades relacionadas con la investigación de los accidentes e incidentes de aviación ocurridos en el territorio nacional o, a los ocurridos en las aeronaves de matrícula panameña en aguas internacionales o en territorio no sometido a la soberanía o jurisdicción de otro Estado y aeronaves de Operadores o Explotadores panameños con matrícula extranjera.

Particularmente las disposiciones de este manual son aplicables:

- a) En el territorio nacional, en sus aguas jurisdiccionales, en el espacio aéreo supra yacente y en el espacio aéreo sobre el cual la República de Panamá ejerce jurisdicción.
- b) En espacios no sometidos a la soberanía de ningún otro Estado respecto de aeronaves de matrícula panameña.
- c) Al personal aeronáutico, a las aeronaves, productos, componentes y equipos aeronáuticos, la infraestructura y sistemas aeroportuarios, a los sistemas y



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO I	
	PÁGINAS:	18 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

ayudas a la navegación.

- d) Accidentes o incidentes de aeronaves no tripuladas ocurridos en territorio nacional.

1.3. Definiciones

Para los efectos de este manual cuando se utilicen los términos que a continuación se mencionan, tendrán el significado y alcance que se expresa en las definiciones y acrónimos que se encuentran en este y los cuales están aprobados en los Libro XXVI del RACP y los documentos guía de OACI:

ACCIDENTE*: Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que, en el caso de una aeronave tripulada, ocurre entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con la intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, o en el caso de una aeronave no tripulada, que ocurre entre el momento en que la aeronave está lista para desplazarse con el propósito de realizar un vuelo y el momento en que se detiene, al finalizar el vuelo, y se apaga su sistema de propulsión principal, durante el cual:

- a) Cualquier persona sufre lesiones mortales o graves a consecuencia de:
- Hallarse en la aeronave, o
 - Por contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluso las partes que se hayan desprendido de la aeronave, o
 - Por exposición directa al chorro de un reactor,

Excepto cuando las lesiones obedezcan a causas naturales, se las haya causado una persona a sí misma o hayan sido causadas por otras personas o se trate de lesiones sufridas por pasajeros clandestinos escondidos fuera de las áreas destinadas normalmente a los pasajeros y la tripulación; o

- b) la aeronave sufre daños o roturas estructurales que:
- Afectan adversamente su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo, y
 - Que normalmente exigen una reparación importante o el recambio del componente afectado, excepto por falla o daños del motor, cuando el daño se limita a un solo motor (incluido su capó o sus accesorios); hélices, extremos de ala, antenas, sondas, álabes, neumáticos, frenos, ruedas, carenas, paneles, puertas de tren de aterrizaje, parabrisas, revestimiento de la aeronave (como pequeñas abolladuras o perforaciones), o por daños a álabes del rotor principal, álabes del rotor compensador, tren de aterrizaje



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO I	
	PÁGINAS:	19 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

y a los que resulten de granizo o choques con aves (incluyendo perforaciones en el radomo) o

c) La aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.

Nota 1 — Para uniformidad estadística únicamente, toda lesión que ocasione la muerte dentro de los 30 días contados a partir de la fecha en que ocurrió el accidente, está clasificada por la OACI como lesión mortal.

Nota 2 — Una aeronave se considera desaparecida cuando se da por terminada la búsqueda oficial y no se han localizado los restos.

Nota 3 — En el caso de una investigación de un sistema de aeronave no tripulada, el Estado panameño determinará oportunamente el correspondiente proceso de investigación.

Nota 4 — En el Adjunto C del Libro XXVI, parte I del RACP, se establece orientación para determinar los daños de la aeronave.

Nota 5 – Los Accidentes de Aviación e Incidentes serán considerados "Eventos de Aviación y en general el alcance de la actividad de OFINVAA se limita a estos. Para mayor simplicidad, en este documento la expresión suceso de aviación o evento de aviación significa tanto accidente como incidente.

ACCIDENTE MAYOR: es un tipo de accidente aéreo caracterizado por su alto grado de severidad, ya sea por las consecuencias directas sobre personas, aeronaves o la infraestructura, o por el impacto público que genera.

Se considera accidente mayor cuando se cumple alguna de las siguientes condiciones:

- Genera grandes consecuencias a las personas a bordo, terceros o bienes, y generan una amplia repercusión pública y mediática, ya sea por la alta cantidad de víctimas, afectación a zonas densamente pobladas o infraestructura crítica.
- El accidente involucra a una persona pública y/o funcionarios de gobierno
- Se produce una afectación significativa al medio ambiente o a instalaciones sensibles.

Lo descrito anteriormente, no constituye un listado exhaustivo y puede ser ampliado debido a las particularidades propias de un determinado accidente, por lo tanto, tal clasificación será determinada por la Junta de investigación de accidentes.

ACCIDENTE MENOR: se trata de un accidente ocurrido a una aeronaves mediana o liviana, sin víctimas o con un número bajo de ellas, que no causen afectación a la población civil, ni se consideren de impacto mediático, y que por lo tanto pueden



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO I	
	PÁGINAS:	20 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

ser atendidos por el equipo de la Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos (OFINVAA) con el apoyo de algunas otras dependencias.

ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA: Actos, o tentativas, destinados a comprometer la seguridad de la aviación civil y del transporte aéreo, es decir:

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

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

ASESOR*: Persona nombrada por un Estado, en razón de sus calificaciones, para los fines de ayudar a su representante acreditado en las tareas de investigación.

ASISTENCIA A LOS FAMILIARES*:** La asistencia a los familiares consiste en la prestación de servicios y el suministro de información para atender a las inquietudes y las necesidades de las víctimas de un accidente de aviación y de sus familiares.

AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL (AAC): Entidad autónoma del Estado, con personería jurídica, patrimonio y recursos propios y autonomía en su régimen interno capaz de adquirir derechos y contraer obligaciones, administrar sus bienes y gestionar sus recursos; creada por la Ley 22 de 29 de enero de 2003.

CAUSAS*: Acciones, omisiones, acontecimientos, condiciones o una combinación de estos factores que determinen el accidente o incidente. La identificación de las causas no implica la asignación de culpa ni determinación de responsabilidad administrativa, civil o penal.

COMPETENCIA*:** Dimensión del rendimiento humano que se utiliza para predecir de forma fiable el éxito en el trabajo. Una competencia se manifiesta y se



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO I	
	PÁGINAS:	21 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

observa a través de comportamientos que movilizan los conocimientos, habilidades y actitudes relevantes para llevar a cabo actividades o tareas en condiciones específicas.

EVALUACIÓN DINÁMICA⁺⁺⁺: Factores relacionados con el accidente específico – lugar del accidente, detalles específicos de los daños sufridos, ocupantes, carga, combustible transportado, hora del día, etc., que se utilizan para obtener una indicación del riesgo existente en un determinado momento.

EVALUACIÓN GENÉRICA⁺⁺⁺: Información de antecedentes de que disponen todos los participantes para ayudar a considerar los peligros que probablemente existan – tipo de aeronave, edad, norma de modificación, categoría operacional, daños típicos, riesgos predeterminados, muestreo y datos para análisis. Esta evaluación permite a las organizaciones planificar y prepararse, capacitar personal y establecer niveles de equipo de apoyo.

ESTADO DE DISEÑO*: El Estado que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del diseño de tipo.

ESTADO DE FABRICACIÓN*: El Estado que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del montaje final de la aeronave, motor o hélice.

ESTADO DE MATRÍCULA*: Estado en el cual está matriculada la aeronave.

Nota — En el caso de matrícula de aeronaves de una agencia internacional de explotación sobre una base que no sea nacional, los Estados que constituyan la agencia están obligados conjunta y solidariamente a asumir las obligaciones que, en virtud del Convenio de Chicago, corresponden al Estado de matrícula. Véase al respecto la Resolución del Consejo del 14 de diciembre de 1967 sobre nacionalidad y matrícula de aeronaves explotadas por agencias internacionales de explotación, que figura en los Criterios y texto de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional (Doc 9587)

ESTADO DEL EXPLOTADOR*: Estado en el que está ubicada la oficina principal del explotador o, de no haber tal oficina, la residencia permanente del explotador.

ESTADO DEL SUCESO*: Estado en cuyo territorio se produce el accidente o incidente.

ESTÁNDAR DE COMPETENCIA^{***}: Nivel de rendimiento que se define como aceptable a la hora de evaluar si se ha alcanzado o no la competencia.

EXPERTO/ESPECIALISTA⁺⁺: Una persona invitada a participar en la investigación, en base a su especialidad, conocimiento, habilidades y experiencia.

EXPLOTADOR*: Persona, organismo o empresa que se dedica, o propone dedicarse, a la explotación de aeronaves.

FACTORES CONTRIBUYENTES*: Acciones, omisiones, acontecimientos, condiciones o una combinación de estos factores, que, si se hubieran eliminado,



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO I	
	PÁGINAS:	22 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

evitado o estuvieran ausentes, habrían reducido la probabilidad de que el accidente o incidente ocurriese, o habrían mitigado la gravedad de las consecuencias del accidente o incidente. La identificación de los factores contribuyentes no implica asignación de culpa ni determinación de responsabilidad administrativa, civil o penal.

FORMACIÓN EN EL PUESTO DE TRABAJO*:** Formación impartida en condiciones de trabajo y con la orientación de un supervisor o un operador con gran experiencia, durante la cual el alumno puede reforzar las habilidades adquiridas durante la formación formal y/o adquirir nuevas habilidades mientras las practica en tiempo real.

FORMACIÓN Y EVALUACIÓN BASADA EN COMPETENCIAS*:** Formación y evaluación que se caracterizan por una orientación al rendimiento, énfasis en los estándares de rendimiento y su medición y el desarrollo de la formación según los estándares de rendimiento especificados.

FUERZA DE TAREA CONJUNTA: mediante Decreto Ejecutivo N° 2 del 7 de enero de 2015 (GO. 27696), en el que el Gobierno Nacional a través del ministerio de Gobierno conformó la Fuerza de Tarea Conjunta de Seguridad y Turismo, integrada por la Policía Nacional, Servicio Nacional Aeronaval (SENAN), Servicio Nacional de Fronteras (SENAFRONT), Servicio de Protección Institucional (SPI), Benemérito Cuerpo de Bomberos de la República de Panamá (BCBRP), Cruz Roja de Panamá, Sistema Nacional de Protección Civil (SINAPROC), Autoridad Marítima de Panamá (AMP), Autoridad Nacional del Ambiente (ANAM), la Autoridad de Turismo de Panamá (ATP), Ministerio de Salud (MINSAL), y el Sistema Único de Emergencias (SUME-911), cuyo objetivo es salvaguardar la seguridad de la población ante cualquier emergencia.

INCIDENTE*: Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que no llegue a ser un accidente que afecte o pueda afectar la seguridad de las operaciones.

INCIDENTE GRAVE*: Un incidente en el que intervienen circunstancias que indican que hubo una alta probabilidad de que ocurriera un accidente, que está relacionado con la utilización de una aeronave y que, en el caso de una aeronave tripulada, ocurre entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con la intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, o en el caso de una aeronave no tripulada, que ocurre entre el momento en que la aeronave está lista para desplazarse con el propósito de realizar un vuelo y el momento en que se detiene, al finalizar el vuelo, y se apaga su sistema de propulsión principal.

Nota. — La diferencia entre accidente e incidente grave estriba solamente en el resultado.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO I	
	PÁGINAS:	23 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

INFORME PRELIMINAR*: Comunicación usada para la pronta divulgación de los datos obtenidos durante las etapas iniciales de la investigación.

INFORME FINAL: Comunicación escrita en forma detallada de todos los acontecimientos y reportes que se recopilaron para el estudio, análisis, conclusiones y recomendaciones producto de la investigación del accidente.

INVESTIGACIÓN*: Proceso que se lleva a cabo con el propósito de prevenir los accidentes y que comprende la reunión y el análisis de información, la obtención de conclusiones, incluida la determinación de las causas y/o factores contribuyentes y, cuando proceda, la formulación de recomendaciones sobre seguridad operacional.

INVESTIGADOR DE ACCIDENTES+++: Persona que trabaja en la investigación de accidentes e incidentes de aviación y otros riesgos para la seguridad operacional de la aviación.

INVESTIGADOR ADJUNTO+: El investigador adjunto ayuda al investigador encargado en la organización, realización y control de la investigación. Deberá proporcionar continuidad al proceso de investigación en ausencia del investigador encargado y también se espera que ayude en la transmisión de información a los diversos grupos del equipo de investigación.

INVESTIGADOR DE APOYO: Persona con la capacidad, pericia y experiencia para realizar la investigación de un accidente aéreo, designado por el investigador encargado (IIC).

INVESTIGADOR ENCARGADO (IIC)*: Persona responsable, en razón de sus calificaciones, de la organización, realización y control de una investigación.

Nota: Las funciones de un investigador encargado podrán ser asignadas a una comisión o a otro órgano, cuando las circunstancias así lo consideren necesarias

LESIONES: Daño ocasionado a personas y puede ser ninguna/leve, grave mortal.

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

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



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO I	
	PÁGINAS:	24 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

LESIONES MORTALES*: Incluyen todas las muertes consideradas como resultado directo de las lesiones sufridas en el accidente.

MARCO DE COMPETENCIAS DE LA OACI*:** Un marco de competencias, desarrollado por la OACI, es un grupo seleccionado de competencias para una disciplina de aviación determinada. Cada competencia tiene una descripción asociada y comportamientos observables.

MASA MÁXIMA*: Masa máxima certificada de despegue.

OBSERVADOR:** Una persona autorizada a estar presente en una investigación con el propósito de observar el proceso de investigación.

OFIMÁTICA: automatización, mediante sistemas electrónicos, de las comunicaciones y procesos administrativos en las oficinas.

OPERACIÓN DE LA AVIACIÓN GENERAL:** Operación de aeronave distinta de la de transporte aéreo comercial o de la de trabajos aéreos.

PATÓGENO*:** Un agente que puede causar enfermedad, como una bacteria o un virus.

PERSONAL DE RESPUESTA*:** Individuos capacitados que responden a una emergencia realizando funciones de búsqueda y salvamento, proporcionando asistencia médica inicial, evacuación médica y traslado a un lugar seguro, mediante el uso de recursos públicos y privados.

PROGRAMA DE SEGURIDAD OPERACIONAL DEL ESTADO (SSP)*: Conjunto integrado de reglamentos y actividades encaminados a mejorar la seguridad operacional.

RECOMENDACIÓN EN MATERIA DE SEGURIDAD OPERACIONAL DE INTERÉS MUNDIAL (SRGC)*: Una recomendación de seguridad operacional relativa a una deficiencia sistémica con una probabilidad de recurrencia con consecuencias importantes a escala mundial y que requiere medidas oportunas para mejorar la seguridad operacional.

RECOMENDACIÓN SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL*: Propuesta de una autoridad encargada de la investigación de accidentes, basada en la información obtenida de una investigación, formulada con la intención de prevenir accidentes o incidentes y que, en ningún caso, tiene el propósito de dar lugar a una presunción de culpa o responsabilidad respecto de un accidente o incidente. Además de las recomendaciones sobre seguridad operacional dimanantes de las investigaciones de accidentes o incidentes, las recomendaciones sobre seguridad operacional pueden provenir de diversas fuentes, incluso los estudios sobre seguridad operacional.

REGISTRADOR DE VUELO*: Cualquier tipo de registrador instalado en la aeronave a fin de facilitar la investigación de accidentes o incidentes.

Nota. Véase el Anexo 6, Partes I, II y III, para mayor referencia en relación a las especificaciones de los registradores de vuelo.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO I	
	PÁGINAS:	25 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

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

REPRESENTANTE ACREDITADO/A*: Persona designada por un Estado, en razón de sus calificaciones, para los fines de participar en una investigación efectuada por otro Estado. El representante acreditado provendría normalmente de la autoridad del Estado encargado de la investigación de accidentes.

RIESGO*:** Cosa o contingencia que podría provocar consecuencias adversas en términos de perjuicios y/o daños.

SOBREVIVIENTE*:** Un sobreviviente es una víctima que no ha sufrido lesiones mortales como resultado del accidente de aviación.

SUCESO*: Todo accidente o incidente relacionado con la operación de una aeronave.

TÓXICO*:** Relativo a venenos o toxinas o que contiene dichas sustancias.

VÍCTIMA*:** Una víctima es un ocupante de la aeronave, o toda persona fuera de ella, que se encuentre involuntariamente involucrada en forma directa en el accidente de aviación. Pueden resultar víctimas los miembros de la tripulación, los pasajeros de pago o que no pagan y terceros.

Referencia bibliográfica:

* (Anexo 13 al convenio de aviación civil internacional, Duodécima Edición, Julio 2020, Capítulo 1)

** (Documento 9962 de OACI-Manual de Políticas y Procedimientos, Segunda Edición, 2019)

***(Documento 9973 de OACI- Manual de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares, Primera edición-2013)

+ (Documento 9756 -Manual de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Parte I, II, III y IV)

++ (Circular 298, junio 2003)

+++ (Circular 315 de OACI, Riesgos en los lugares de accidentes de aviación)

*** (Documento 10206 de OACI – Manual sobre formación en investigación de accidentes e incidentes aéreos)

1.4. Acrónimos

AAC	Autoridad Aeronáutica Civil
ACCREP	Representante Acreditado
ADREP	Sistema de Notificación de Datos sobre Accidentes /Incidentes
AIG	Accident Investigation Group
ARCM	AIG Regional Cooperation Mechanism
ATC	Air Traffic Control/Control de Tráfico Aéreo
ATS	Air Traffic Services/servicio de Tráfico Aéreo
ECCAIRS	Centro Europeo de Coordinación de Sistemas de Informes



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO I	
	PÁGINAS:	26 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

	de Incidentes y Accidentes de Aviación
EFOD	Sistema de Notificación Electrónica de Diferencias de la OACI
EPP	Equipo de Protección Personal
IIC	Investigador Encargado
MoU	Memorando de Acuerdo
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional
OFINVAA	Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos
OJT	On The Job Training/Formación en el puesto de trabajo
PDI	Plan de Desarrollo Individual
RAIO	Organización Regional de Investigación de Accidentes e Incidentes
SARPs	Normas y Métodos recomendados de la OACI (Standards and Recommended Practices)
SDCPS	Sistema de Recopilación y Procesamiento de Datos sobre Seguridad Operacional
SSP	Programa Estatal de Seguridad Operacional
TCB	Dirección de Cooperación Técnica
ULB	Underwater Locator Beacon
USOAP	Programa Universal de Auditoria de la Vigilancia de la Seguridad Operacional

1.5. Actualizaciones y Modificaciones al Manual de Procedimientos de OFINVAA

1.5.1. Toda vez que fuese necesaria la modificación del contenido del presente Manual de Procedimientos, la Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos (OFINVAA) por medio del Jefe o encargado enviara un memo o correo electrónico al Departamento de Nomas y Regulaciones Aeronáuticas (NRA), solicitando el master del manual original.

Una vez realizada las modificaciones al borrador del Manual con los criterios establecidos en el manual de NRA, el Jefe o Encargado de OFINVAA, enviara un memo de solicitud de Modificación del documento a la oficina de NRA, 30 días hábiles antes que se requiera la vigencia. Una vez NRA, termine la revisión en conjunto con el representante de la unidad gestora, remitirá el manual en su versión final vía memo para visto bueno de la jefatura de la unidad gestora.

Recibido el Memo para VB por parte de la oficina de NRA, se remitirá mediante la misma vía Visto Bueno o aprobación por parte del Jefe o encargado de OFINVAA en un plazo no mayor a 15 días hábiles a partir de



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO I	
	PÁGINAS:	27 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

- la recepción del memo.
- Deberán coordinar activamente la discusión y en la eventual preparación de técnicas adicionales o de cualquier metodología de revisión que pudiese ayudar a unificar criterios y alcanzar un mayor grado de eficiencia y seguridad a través de los procedimientos expuestos en el presente manual.
- 1.5.2.** Cumplido el estudio, análisis y adecuación del manual, se dispondrá la preparación de un Proyecto de Resolución para la aprobación de la enmienda, el proyecto de Resolución deberá ser preparado por NRA, una vez aprobadas las modificaciones, su respectiva Resolución de aprobación (del Director General), formará parte integral del documento.
- 1.5.3.** La Oficina de NRA, será responsable de modificar el Manual de Procedimientos de OFINVAA maestro.
- 1.5.4.** La publicación de éste manual será formalizada mediante resolución aprobada por la Dirección General de la AAC como lo establece el artículo 33, del Título III, del Libro I Reglamento de Aviación Civil de la República de Panamá (RACP) y el Manual de Procedimientos del Departamento de Normas y Regulaciones Aeronáuticas (MPDNRA/ Capítulo I, numeral 1.6, 1.7; Capítulo IV , numeral 4.6; Proceso para el Desarrollo y Actualización de Documentaciones) en el sitio web de la AAC www.aeronautica.gob.pa
- 1.5.5.** Si las Resoluciones de modificación, enmienda o revisión del presente Manual de procedimientos no indican explícitamente la fecha de aplicación o de ejecución, queda expresamente determinado que su cumplimiento será obligatorio a partir de la firma de la Resolución de aprobación por el Director General de la AAC.
- 1.5.6.** En caso de que alguna persona posea este manual en papel, será su responsabilidad mantenerlo actualizado como copia controlada, por lo tanto, deberá:
- 1.5.7.** Efectuar la actualización pertinente, asentando el cambio producido en el formulario titulado Registro de Revisiones.
- 1.5.8.** Reemplazar la Resolución del Director General que aprueba la enmienda por su versión más reciente.
- 1.5.9.** Todos los documentos y registros de OFINVAA, serán controlados y dispuestos de acuerdo a los lineamientos establecidos para tal fin a nivel interno e institucional.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO I	
	PÁGINAS:	28 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

1.6. Actualización de Documentación Técnica para uso de los investigadores de OFINVAA.

El jefe de OFINVAA o la persona que designe por medio de un correo electrónico, cada tres 3 meses o cuando se requiera, actualizara la documentación (técnica o administrativa) necesaria para desempeñar eficazmente las funciones y responsabilidades de los investigadores de OFINVAA (reglamentos, manual de procedimientos, documentos de referencia OACI, material guía, listas de verificación, otros formatos pertinentes, etc.)

La actualización deberá realizarse en la carpeta compartida de OFINVAA (10.10.8.35) y en los equipos electrónicos (Tablet). Una vez realizada la actualización de la Documentación deberá llenar el formulario de control AAC-OFINVAA-007 Control para actualización de documentación técnica.

La carpeta compartida OFINVAA (10.10.8.35) se ubica en la red de la autoridad de aeronáutica civil de Panamá, para acceder a esta carpeta el jefe de OFINVAA deberá realizar una solicitud formal (Reportes Helpdesk, Correo electrónico o vía transdoc) a la Dirección de Tecnología e información, indicando los datos de la persona y los roles que le serán habilitados para acceder a la misma.

El Investigador a Cargo (IIC) o el Jefe de OFINVAA, cuando requiera documentación técnica sobre alguna aeronave específica, la solicitara mediante nota formal (Vía e-mail o Transdoc), a la Dirección de Seguridad Aérea.

Los investigadores de la OFINVAA tendrán acceso al portal seguro de OACI donde se encuentra la biblioteca técnica con todos los documentos de referencia actualizados.

1.7. Detectar y Notificar diferencias a la OACI.

El jefe de OFINVAA, en un plazo de 15 días a partir de la recepción de la nota con la propuesta de enmienda al Anexo 13, procedente de la oficina de Normas y Regulaciones Aeronáuticas (NRA), deberá realizar el siguiente procedimiento:

Convocará a su equipo de trabajo de OFINVAA, para efectuar el análisis de acuerdo a la propuesta de enmienda recibida.

De ser aceptada la propuesta, el jefe de OFINVAA enviará vía transdoc/Correo electrónico, en un plazo de tres (3) días hábiles, una nota o memorando a la



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO I	
	PÁGINAS:	29 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

Oficina de NRA, explicando las razones justificadas para que se tome en consideración y se inicien los procedimientos para efectuar los cambios.

Si el equipo de OFINVAA considera que no puede cumplir con el requerimiento de la propuesta de enmienda al Anexo 13 de la OACI, de acuerdo a lo establecido en los artículos 37 y 38 de la convención del convenio de Chicago.

El jefe de OFINVAA, deberá enviar en un plazo no mayor a tres (3) días hábiles, una nota formal a la oficina de NRA, vía transdoc o correo electrónico, detallando las razones que sustenten el por qué no puede cumplir con el requerimiento y que sugiere se declare una diferencia.

La oficina de NRA de acuerdo a su manual de procedimientos gestionará los trámites correspondientes para que la OACI sea oportunamente notificada.

De no ser incluida en el reglamento el Jefe de OFINVAA o la persona que designe en un plazo de cinco (5) días hábiles, deberá ingresar al sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD).

El Jefe de OFINVAA dará seguimiento para asegurarse que la OACI sea notificada de dichas diferencias.

El jefe de OFINVAA o el investigador designado, deberán incorporar al expediente físico de toda documentación relacionada con las diferencias a las enmiendas recibidas al Anexo 13 de la OACI.

1.8. Procedimiento para adopción de normas y métodos recomendados en el RACP.

El jefe de OFINVAA, en un plazo de 15 días a partir de la recepción de la nota con la adopción de enmienda al Anexo 13, procedente de la oficina de Normas y Regulaciones Aeronáuticas (NRA), enviara una nota a la oficina de normas y regulaciones en un plazo no mayor a 15 días, confirmando la adopción de la enmienda a la oficina de Normas y regulaciones.

Una vez incluido en el reglamento de aviación civil de Panamá (RACP) el jefe de OFINVAA o el investigador que designe, en un lapso de veinte (20) días hábiles, dará seguimiento a las referencias cruzadas entre el RACP y las Normas y Métodos Recomendados (SARPS) del Anexo 13, para luego actualizar el Sistema de Notificación Electrónica de Diferencias (EFOD).

El jefe de OFINVAA debe nombrar a una persona competente para que revise periódicamente el sistema EFOD bajo su supervisión a fin de asegurar su actualización.

La oficina de NRA de acuerdo a su manual de procedimientos gestionará el



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO I	
	PÁGINAS:	30 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

documento para adopción final de la enmienda y la incorporación al Reglamento de Aviación Civil de Panamá RACP.

El jefe de OFINVAA o el investigador designado, deberán actualizar el expediente físico de toda documentación relacionada con adopción de las enmiendas al Anexo 13 de la OACI.

1.9. Procedimiento para enmendar reglamentos.

Cuando OFINVAA requiera realizar alguna modificación al RACP Libro XXVI, el jefe de OFINVAA, deberá enviar a la oficina de NRA vía Transdoc o Correo electrónico, una nota con el formato AAC/NRA/0001, detallando toda la información que desee incorporar a los artículos del Reglamento, que de manera conjunta sea analizado.

El jefe de OFINVAA deberá dar seguimiento para asegurarse, que se incorporen los cambios al Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) Libro XXVI.

1.10 Legislación Nacional.

Para la ejecución e implementación de los procedimientos de la Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos (OFINVAA), se consideran los siguientes aspectos legales:

- Ley 21 del 29 de enero de 2003, específicamente el Capítulo X; Investigación de accidentes de Aviación, Artículos 104 hasta el 109.
- Libro I Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), Título I, artículo 5 Conceptos; Libro I, Título III, Artículo 34; en donde se establecen Los Manuales de Procedimientos como disposiciones de la AAC que regulan la aplicación de las normas o establecen en detalle los procesos a seguir para dar cumplimiento a las materias contenidas en el RACP.
- Libro XXVI - Investigación de accidentes e incidentes de aviación Reglamento de Aviación Civil de Panamá.
- Manual de Organización y Funciones de la AAC - 2007.
- Manual de Clases ocupacionales de AAC.
- Reglamento Interno 2004 de la AAC, especialmente, Artículo 10: de los canales de comunicación, Artículo 11: de los jefes, Artículo 13: de los planes de trabajo, Artículo 14: del informe de gestión, Artículo 30: de la solicitud de datos, Artículo 33: del Manual de Clases Ocupacionales, Artículo 34: del requerimiento de personal, Artículo 36: de la toma de posesión, Artículo 42: de



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO I	
	PÁGINAS:	31 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

la evaluación del desempeño. Artículo 43: de la capacitación, Artículo 92: de los deberes, Artículo 93: de los derechos.

- Procedimientos Institucionales de la AAC.

1.10.1 Referencia Internacional

Las Normas y Métodos Recomendados (SARP's) Anexo 13– Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil de OACI



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO II	
	PÁGINAS:	32 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

CAPÍTULO II - ORGANIZACIÓN Y DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA)

2.1. Generalidades

- 2.1.1. La Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos tienen como objetivo organizar y coordinar la investigación de accidentes de aeronaves en territorio panameño y su respectivo espacio aéreo, determinar las posibles causas y proponer acciones correctivas de prevención derivadas de las investigaciones; así como participar, según corresponda, en accidentes investigados por otros Estados, todo esto, en cumplimiento de las responsabilidades emanadas del Convenio de Chicago contempladas en el Anexo 13 de la Organización de Aviación Civil Internacional.
- 2.1.2. Los procedimientos descritos serán cumplidos de acuerdo a la disponibilidad de los recursos en OFINVAA, ejecutando en esta forma los principios fundamentales detallados en el presente documento.

2.2. Organigrama institucional

En el Manual de Organización y Funciones de la AAC, se detallan los aspectos relacionados a los objetivos, estructura administrativa y funciones dentro de la estructura organizativa de la AAC. La Legislación Nacional establece que los procesos de investigación de accidentes serán ejecutados por la AAC, consecuentemente estos procesos son realizados por OFINVAA, no obstante, la estructura organizacional actual de la AAC permite la solicitud de recursos en caso de accidentes.



Figura No 1: Estructura Administrativa de la Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos (Manual de Organización y Funciones de la AAC).



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO II	
	PÁGINAS:	33 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril2026

2.3. Estructura Funcional de la Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos (OFINVAA)

OFINVAA está conformada por un equipo de investigadores de diferentes especialidades. Cuando sea necesario, OFINVAA podrá solicitar especialistas, técnicos y auxiliares como apoyo a las investigaciones, cuando este personal se requiera, en el grupo de un especialista específico, en un momento determinado. El apoyo puede provenir de la AAC, de otras entidades estatales, organizaciones internacionales (ARCM, RAIO) u otros Estados.

El equipo de OFINVAA está compuesto por:

- Jefe de la Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos (OFINVAA)
- Investigador (es) de accidentes en diferentes especialidades aeronáuticas.
- Asistente administrativa

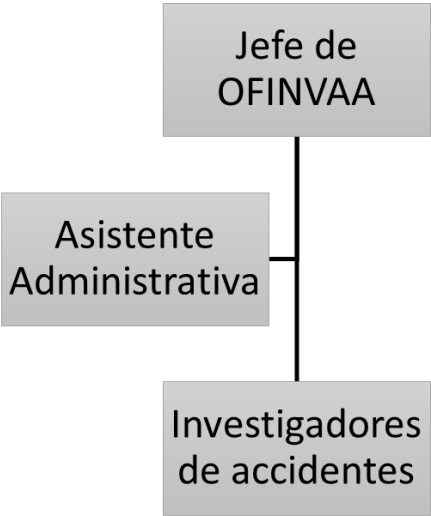


Figura No. 2: Estructura de Cargo de la Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos.

2.4. Asignación de investigadores

2.4.1. Para cada investigación de un accidente o incidente, el Jefe de OFINVAA asignará un Investigador Encargado (IIC), quien será responsable de la organización, realización y control de la investigación, desde las acciones iniciales (o desde cuando sea asignado), hasta la presentación del Informe Final y la gestión de las recomendaciones.

2.4.2. Para investigar accidentes que presenten complejidad, gravedad, que



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO II	
	PÁGINAS:	34 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril2026

- comprometan a varios Estados o que revistan particular importancia para la industria aeronáutica o para el interés público, el Director General de la AAC, en coordinación con el Jefe de OFINVAA, podrá conformar una Junta de Investigación de Accidentes, que puede estar integrada por miembros de OFINVAA, de otras dependencias de la Aeronáutica Civil, de otras organizaciones estatales o privadas, o de otros Estados.
- 2.5. Junta Investigadora de Accidentes:**
- 2.5.1.** La Junta estará compuesta según se requiera, entre otros, por expertos de las siguientes áreas:
- Factores humanos (Medicina y Psicología de aviación)
 - Operaciones aéreas
 - Seguridad Operacional
 - Aeronavegabilidad
 - Licencias aeronáuticas
 - Servicios de tránsito aéreo
 - Ayuda a la navegación
 - Meteorología aeronáutica
 - Extinción de incendios
 - Búsqueda y Salvamento
 - Aeródromos
 - Seguridad de la Aviación
- 2.5.2.** El número de personas llamadas a participar dependerá exclusivamente de la particularidad de cada caso y, serán personas que por sus calificaciones y trayectoria pueden aportar sus conocimientos especializados, de manera sinérgica, para que el proceso pueda acercarse lo máximo posible a sus factores contribuyentes y/o fallas latentes.
- 2.5.3.** Para todos los efectos de la Investigación, el Investigador encargado será el designado por el Director General y de igual forma el vocero autorizado, así como el gerente y administrador de dicha Junta.
- 2.5.4.** Los miembros de la Junta Investigadora serán preferiblemente nombrados del grupo de representantes acreditados y expertos técnicos participantes en la investigación y asignados por otros países, del ARCM, de otras autoridades AIG, de la AAC y, en casos excepcionales, otros expertos, cuidando que no laboren directa ni indirectamente para el explotador, ni lo



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO II	
	PÁGINAS:	35 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril2026

- vigilen, ni tengan algún parentesco dentro del cuarto grado de consanguinidad, segundo de afinidad o único civil con los directivos del explotador, ni con la tripulación, personal de mantenimiento, de despacho o servicios de tránsito aéreo.
- 2.5.5.** En el Apéndice A de este manual se encuentra el Procedimiento 007 que detalla todos los aspectos para el nombramiento de la Junta de Investigación de Accidente.

2.6. Financiamiento

- 2.6.1.** El financiamiento de todas las operaciones de la Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos, es a través del Presupuesto Ley de la AAC por el Ministerio de Economía y Finanzas. Anualmente, entre los meses de enero a febrero, el Jefe de OFINVAA debe presentar a la Dirección de Planificación y Presupuesto de la AAC el Plan Operativo Anual (POA) para el siguiente año fiscal. En el POA se detallan las acciones y productos cruciales que se planean ejecutar en dicha vigencia, la que debe estar articulada con sus correspondientes gastos para lograr los resultados que le corresponde a OFINVAA, dichos gastos asociados pueden ser: capacitación, viáticos, mobiliarios, personal, equipos, uniformes, entre otros.
- 2.6.2.** Adicionalmente, la AAC, ha asignado un fondo suplementario, exclusivo para cubrir gastos (viáticos del personal, alquiler de equipos o servicios, entre otros gastos inherentes a la investigación) durante un accidente/incidente aéreo. Este fondo está identificado como “FONDO DE ACCIDENTE AÉREO CUENTA CORRIENTE N°010000048012–BANCO NACIONAL DE PANAMÁ” con un monto de B/. 50,000 (cincuenta mil dólares), de los cuales, un monto de B/. 10,000 (diez mil dólares) se encuentran disponibles en la caja fuerte de la AAC para su acceso inmediato en efectivo. Para acceder a este fondo, el Jefe de OFINVAA debe solicitar autorización al Director General de la AAC o al Director de Finanzas de la AAC.

En caso de exceder el fondo de accidente aéreo asignado, el jefe de OFINVAA, se comunicará con el Director General de la AAC, para que la solicitud sea presentada ante la Junta Directiva de la Autoridad de Aeronáutica Civil y la misma sea elevada al Gobierno Central para su debida gestión a través de los instrumentos disponibles.

2.7. Objetivo de OFINVAA

Efectuar técnicamente, con independencia y autonomía las investigaciones de accidentes, incidentes graves e incidentes de la aviación civil ocurridos en el territorio panameño o los ocurridos en aeronaves con matrícula panameña en



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO II	
	PÁGINAS:	36 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril2026

aguas internacionales o territorio no sometido a la soberanía o jurisdicción de otro Estado y aeronaves de Operadores o Explotadores panameños con matrícula extranjera, así como participar, según corresponda, en accidentes investigados por otros Estados y emitir recomendaciones para prevenir su repetición.

2.8. Funciones de la Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos:

- a) Organizar y coordinar las investigaciones de los accidentes e incidentes de aviación que se produzcan dentro del espacio aéreo y en el territorio nacional y participar, cuando corresponda, en las investigaciones que adelanten otros Estados, de acuerdo con lo previsto en el Anexo 13 al Convenio de OACI, o en otros compromisos internacionales.
- b) Establecer las causas y/o factores contribuyentes y emitir los informes de investigación de accidentes e incidentes de aviación civil, formulando recomendaciones de seguridad operacional, para contribuir a la prevención de esta clase de sucesos, como parte del Programa Estatal de Seguridad Operacional.
- c) Publicar y divulgar las normas, informes finales y documentación sobre accidentes e incidentes de aviación, garantizando la protección de los documentos e información obtenida durante las investigaciones, según lo establecen los estándares de la OACI y la legislación nacional.
- d) Gestionar las recomendaciones de seguridad operacional resultantes de la investigación de accidentes e incidentes, las cuales son de obligatorio cumplimiento, dirigiéndolas a la Autoridad de Aviación Civil, a los proveedores de servicios a la aviación civil y demás integrantes de la industria aeronáutica, que tienen la obligación de su implementación.
- e) Mantener actualizadas las normas y reglamentos inherentes a la investigación de incidentes y accidentes de aviación.
- f) Coordinar las actividades de capacitación y actualización técnica del personal de investigación de accidentes.
- g) Mantener un historial cronológico de todos los incidentes y accidentes de aviación ocurridos dentro del territorio nacional, con capacidad para generar estadísticas que permitan medir la gestión y aportar a los fines de la seguridad operacional.
- h) Participar en las actividades de los Mecanismos de Cooperación Regional de Investigación de Accidentes (ARCM), de las Organizaciones Regionales de



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO II	
	PÁGINAS:	37 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril2026

Investigación de Accidentes (RAIO), u otros sistemas de cooperación que se establezcan entre los Estados.

- i) Poner en conocimiento de las autoridades competentes todo hecho que se encuentre durante el desarrollo del proceso investigativo, que pueda ser constitutivo de delito, infracción, contravención y/o violación de la Constitución, de leyes o de reglamentos.
- j) Cumplir lo establecido en el Libro XXVI del RACP en relación con la Notificación de sucesos investigados por Panamá, respuesta a Notificaciones y Recomendaciones recibidas de otros Estados.

2.9. Calificación del personal para ocupar cargos en la Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos (OFINVAA)

2.9.1. Antecedentes y Experiencia Previa:

- a) La investigación de accidentes es una tarea especializada que solo investigadores acreditados deben realizar. Sin embargo, puede ocurrir que OFINVAA no cuente con suficiente personal dedicado exclusivamente a la investigación de accidentes, en tales casos conviene elegir personal calificado para instruirle en los métodos de investigación de accidentes antes de asignarle un caso real. Cuando este personal sea asignado a efectuar la investigación de un accidente, se le liberará de sus obligaciones ordinarias.
- b) Es fundamental que los investigadores de accidentes tengan experiencia práctica en aviación, ya que esto les permitirá desarrollar sus cualidades de investigador. Esta experiencia, puede adquirirse como piloto profesional, como ingeniero aeronáutico, o como técnico de mantenimiento de aeronaves. Otros sectores especializados de la aviación que también podrían constituir una experiencia útil comprenden la administración, las operaciones, la aeronavegabilidad, los servicios de tránsito aéreo, la meteorología y los factores humanos. Puesto que las investigaciones de accidentes con frecuencia abarcan todas estas especialidades, es importante que los investigadores tengan una clara visión de la infraestructura aeronáutica y que conozcan cada uno de sus diferentes esferas. También les facilita el trabajo a los investigadores el tener algo de experiencia como piloto además de cualquier otra especialidad.
- c) Además de los conocimientos técnicos, todo investigador de accidentes necesita ciertos atributos personales, entre ellos la integridad e imparcialidad para anotar los hechos, tener capacidad analítica y ser perseverante en las investigaciones, que en ocasiones se realizan en condiciones enervantes, y



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO II	
	PÁGINAS:	38 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril2026

tener tacto para tratar personas que han sufrido la experiencia traumática de un accidente de aviación.

2.9.2. Habilidades:

Dado que el resultado de la investigación de un accidente depende en gran medida de los conocimientos, las habilidades y la experiencia en aviación de los investigadores de accidentes, estos deben contar con las siguientes habilidades y conocimientos para desempeñar eficazmente sus deberes:

- a) Comprender la importancia, el alcance y la complejidad de la investigación, según lo establecen los documentos de la OACI, la legislación, reglamentos y procedimientos nacionales y los requerimientos específicos de otros Estados.
- b) Conocimiento sobre técnicas de investigación de accidentes de aviación;
- c) Conocimiento de la operación de las aeronaves y las áreas técnicas relevantes a la aviación;
- d) capacidad de obtener y gestionar la asistencia técnica y los recursos necesarios para respaldar la investigación;
- e) capacidad de recopilar, documentar y preservar evidencias;
- f) Capacidad de identificar y analizar las evidencias pertinentes con el fin de determinar las causas y, cuando corresponde, hacer recomendaciones de seguridad operacional, y
- g) Capacidad para redactar un informe final.
- h) Cualidades
- i) Además de las habilidades técnicas y de su experiencia, un investigador de accidentes requiere ciertas cualidades. Estos atributos incluyen la integridad, imparcialidad, objetividad, discreción, capacidad de análisis, y perseverancia en la búsqueda de respuestas, así como sensibilidad humana y tacto en el trato con las personas involucradas en la traumática experiencia de un accidente aéreo.

2.9.3. Expediente Personal

La Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos, debe contener un expediente propio actualizado del personal operativo, administrativo y delegados, con la siguiente estructura:

- a) Información General.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO II	
	PÁGINAS:	39 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril2026

- b) Hoja de Vida.
- c) Registro Académico o de Entrenamientos.
- d) Certificaciones Previos a la colaboración en OFINVAA
- e) Certificaciones adquiridas como Investigador.
- f) Certificaciones Académico o de Entrenamientos Complementarios.
- g) Certificaciones de Entrenamiento en el Sitio de Trabajo (OJT).
- h) Credenciales, Delegaciones y/o Designaciones del Cargo.
- i) Licencias Técnicas y Certificado Médico Aeronáutico.
- j) Documentos de Identificación Personal.
- k) Otra Documentación de Relevancia para el área de Trabajo

Nota: Entiéndase como entrenamientos complementarios los que el colaborador reciba mientras sea funcionario de OFINVAA.

2.10. Requisitos y funciones del personal de OFINVAA

2.10.1. Jefe de OFINVAA:

a) Requisitos:

Cinco años de experiencia como Investigador de Accidentes Aéreos

Experiencia mínima de cuatro (4) años con licencia en alguna especialidad aeronáutica (ingeniero aeronáutico, técnico de mantenimiento de aeronaves, pilotos, controlador de tránsito aéreo, meteorología aeronáutica, despacho de vuelo).

Nota: En caso de piloto debe contar con una experiencia al menos de 1500 horas de vuelo en aeronaves (aviones y/o helicópteros) o contar con al menos 800 horas de vuelo como piloto al mando.

Un (1) año de experiencia laboral, en tareas de planificación, dirección, coordinación, supervisión y control de las actividades de prevención e investigación de accidentes, Incidentes graves e incidentes aéreos registrados dentro del espacio aéreo de jurisdicción de la República de Panamá a nivel profesional o técnico.

Tener conocimientos técnicos generales y avanzados actualizados en relación a la aviación civil, tanto de áreas operacionales (tales como operaciones de vuelo, mantenimiento de aeronaves, Aeródromos, o Servicios de Navegación Aérea) como en la planificación, dirección, coordinación, supervisión y control de las actividades de prevención e investigación de accidentes e incidentes aéreos.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO II	
	PÁGINAS:	40 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril2026

b) Funciones:

- Investigar y analizar los accidentes, incidentes graves e incidentes de aviación ocurridos en el territorio nacional de Panamá de aeronaves privadas, comerciales, del Estado y de aeronaves con matrícula panameña ocurrido en aguas internacionales.
- Supervisar el procesamiento y envío de las notificaciones de accidentes e incidentes que se envían a otros Estados.
- Participar en los Mecanismo de cooperación Regional de Investigación de Accidentes (ARCM) y/u Organizaciones Regionales de Investigación de Accidentes (RAIO) que se establezcan entre Estados.
- Revisar los informes de las investigaciones realizadas por los inspectores e investigadores de accidentes de aviación y elaborar los informes técnicos preliminares y finales de la investigación.
- Supervisar el desarrollo de las investigaciones de accidentes e incidentes en todas sus fases, llevadas a cabo por los investigadores.
- Coordinar con las dependencias aeronáuticas y entidades de aviación respectivas, los procesos o fases de la investigación de los accidentes o incidentes de aviación.
- Coordinar y participar con las entidades respectivas del análisis de laboratorios de las partes accidentadas de las aeronaves.
- Supervisar y/o contribuir en el análisis de informes y bases de datos de accidentes e incidentes, u otras bases de datos, para elaborar y emitir medidas preventivas, si las hubiese.
- Elaborar las estadísticas anuales de accidentes o incidentes de aviación.
- Elaborar el plan operativo del área sobre la base del plan estratégico y los objetivos institucionales; así mismo emitir los de informes de resultados del cumplimiento del plan en los periodos y metodología establecida.
- Garantizar que se mantiene el Instrumental de trabajo para las investigaciones en buenas condiciones y en cantidades suficientes para los investigadores u otro personal que participe.
- Supervisar, coordinar y facilitar todas las actividades de los investigadores encargados (IIC) de OFINVAA, durante la investigación de los accidentes e Incidentes de aviación civil en territorio panameño, o de aeronaves civiles de matrícula panameña u operadores panameño en el extranjero.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO II	
	PÁGINAS:	41 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril2026

- Estimar las necesidades de recursos materiales, humanos e instrucción requeridos para el funcionamiento de la unidad bajo su responsabilidad.
- Elaborar propuestas de reorganización de los métodos y procesos de trabajo que se utilizan en la unidad o equipos de trabajo bajo su responsabilidad.
- Controlar la disponibilidad y el estado de los recursos asignados a la unidad organizativa a su cargo.
- Obtener, interpretar y procesar informaciones relativas a las actividades de la unidad en soportes manuales y computacionales si es preciso, según procedimientos técnicos de la especialidad y mantener los archivos de las mismas, en caso necesario.
- Absolver consultas relativas a la unidad a funcionarios de la Institución y terceros si corresponde, según procedimientos establecidos y criterios propios, en caso necesario.
- Supervisar el seguimiento a las recomendaciones de seguridad operacional emitidas por la República de Panamá o las emitidas por otros Estados hacia la República de Panamá.

2.10.2. Investigador de accidentes:

a) Requisitos:

- Dos (2) años de experiencia laboral realizando trabajos de investigación de accidentes e incidentes aéreos registrados dentro de la República de Panamá, a nivel técnico; o.
- Experiencia de al menos dos años en el área de certificación o vigilancia de operaciones, o aeronavegabilidad, o tránsito aéreo; o meteorología.
- Experiencia mínima de tres (3) años con licencia en alguna especialidad aeronáutica Piloto de avión, Piloto de helicóptero, Ingeniero Aeronáutico, Técnico con licencia de mantenimiento en aeronaves, gestión de tránsito aéreo, meteorología aeronáutica, despachador de vuelo u otros campos relacionados con la aviación.
- Tener conocimientos técnicos generales y avanzados actualizados en relación a la aviación civil, tanto de áreas operacionales (tales como operaciones de vuelo, mantenimiento de aeronaves, Aeródromos, o Servicios de Navegación Aérea).

b) Funciones:

- Realizar investigaciones de accidentes e incidentes aéreos, cuando sea designado por el Jefe de OFINVAA, como investigador Encargado (IIC).



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO II	
	PÁGINAS:	42 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril2026

Participar como investigador de accidentes en las distintas fases de la investigación, que incluyen la fase de campo, recopilar toda la información y evidencia pertinente que se disponga para determinar la causa del accidente, Incidente grave o Incidente de aviación.

Efectuar entrevistas a tripulantes, técnicos y personas que estén relacionados con un accidente aéreo, Incidente grave o incidente.

Examinar cuidadosamente restos de las aeronaves accidentadas.
Tomar declaraciones de testigos del accidente aéreo.
Formular los proyectos de informes finales cuando sea el Investigador Encargado o apoyar la formulación cuando funcione como Investigador de Accidentes e incidentes, incluyendo las conclusiones y recomendaciones de seguridad operacional.

Preparar informes ADREP (preliminar y datos) para su envío a los Estados y a la OACI según aplique.
Proponer cambios y/o mejoras en regulación, políticas, guías de orientación y procedimientos de investigación de accidentes e incidentes

Coordinar y participar en la ejecución de ejercicios prácticos de campo para investigar incidentes y accidentes aéreos.

Analizar los informes y bases de datos de accidentes e incidentes, u otras bases de datos, para emitir recomendaciones de seguridad.
Elaborar informes técnicos de las tareas realizadas y efectuar las recomendaciones necesarias.

Apoyar en el control estadístico de Accidentes e Incidentes aeronáuticos en el país para mantener actualizada la Base de Datos de Accidentes e Incidentes.

Realizar mantenimientos periódicos al equipo de investigación de accidentes e incidentes con la finalidad de mantener en condiciones óptimas el equipo al momento de la investigación de accidentes e incidentes.

2.10.3. Investigador Encargado (IIC)

a) Requisitos:

Deberá cumplir con los mismos requisitos de un investigador, además lo establecido en el procedimiento “PROC004- Nombramiento del Investigador Encargado (IIC)”.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO II	
	PÁGINAS:	43 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril2026

b) Funciones:

- i. Es responsable de la dirección y realización cotidiana de la investigación;
- ii. Durante la etapa anterior a su traslado al lugar del hecho, debe determinar los recursos humanos, técnicos y financieros necesarios para la investigación y establecer el equipo investigador.
- iii. Durante la etapa sobre el terreno, es responsable de la realización y control de la investigación, incluyendo la definición del alcance de la información concreta que ha de recogerse.
- iv. Durante las fases posteriores de la investigación, cuando se está considerando la importancia de los hechos establecidos, el investigador encargado debe consolidar los informes de los grupos, analizar la información y redactar el informe final.
- v. Mantener comunicación y coordinar las actividades de investigación con otras organizaciones; órganos y partes; concertar los necesarios acuerdos oficiosos para facilitar la coordinación; reconocer y autorizar la condición de observador o participante; desempeñarse como portavoz de la investigación; y en ausencia de normas, procedimientos o instrucciones establecidos, adoptar las medidas apropiadas que correspondan;
- vi. Tener autoridad sobre todos los miembros del equipo de investigación durante la etapa sobre el terreno de ésta, cuando dichas personas estén fuera de su lugar de trabajo habitual;
- vii. Adoptar medidas administrativas que incluyen la autorización de gastos de viajes y sobretiempo, aprobación de períodos de licencia y autorización de expedición de equipo.

2.10.4. Asistente Administrativa

a) Requisitos:

- i. Dos (2) años de experiencia como Secretaria.
- ii. Conocimiento del idioma inglés, oral y escrito.
- iii. Habilidad para expresarse de forma escrita y oral de manera clara y precisa.
- iv. Habilidad para establecer y mantener relaciones efectivas con funcionarios de distintos niveles y público en general.
- v. Experiencia en Microsoft Office.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO II	
	PÁGINAS:	44 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril2026

- vi. Capacidad para trabajar en equipo.
- vii.Mantener ética profesional y discreción en el manejo de información confidencial.
- b) Funciones:**

i. Apoyar a la investigación de accidentes e incidentes con la gestión de la documentación física y digital, con labores secretariales relacionadas con la organización y manejo de documentos e informes, correspondencia, archivo y equipos de la oficina, con el fin de garantizar el buen funcionamiento de la dependencia, de conformidad con los lineamientos institucionales.

ii.Apoyar el trámite de respuestas a requerimientos legales, jurídicos, de entes de control, peticiones y otras, mediante el registro en el sistema de administración documental, su envío y seguimiento Atender las llamadas telefónicas y transmitir los mensajes correspondientes.

iii. Apoyar el proceso de suspensión y liberación de aeronaves

iv. Apoyar el proceso de gestión de Recomendaciones de Seguridad Operacional resultantes de las investigaciones, mediante la elaboración, registro y envío de las comunicaciones dirigidas a las organizaciones o dependencias encargadas de su cumplimiento.

v. Apoyar los procesos administrativos del personal de OFINVAA, tales como comisiones, gestiones ante OIRH y procesos académicos.

vi. Apoyar la convocatoria y programación de la Junta de Investigación de Accidentes Aéreos y elaborar las actas de sus reuniones.

vii.Llevar registro organizado de la documentación, evidencia, informes y demás, de las investigaciones a su cargo.

viii. Dar cumplimiento a las actividades del programa de Instrucción y Entrenamiento del personal de OFINVAA y otras que le sean programadas.

- Recibir y despachar la correspondencia de la oficina.

- Redactar y confeccionar notas y memorándum del Jefe de la oficina.

- Archivar los documentos generados en el cumplimiento de sus funciones

-Atender las llamadas telefónicas y transmitir los mensajes correspondientes.

- Confeccionar y controlar el pedido de los útiles de oficina.

- Gestionar los trámites de viáticos y seguros del personal del Departamento.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO II	
	PÁGINAS:	45 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril2026

- Confeccionar los turnos mensuales de los investigadores y distribuirlos a los Departamento o Direcciones requeridos.

2.10.5. Expertos

- a) OFINVAA, en base al artículo 33A del Libro XXVI-Parte I del RACP y siguiendo el conducto y los procedimientos establecidos por la AAC, podrá solicitar la participación en la investigación de personal técnico calificado de las siguientes maneras:
- b) Gestionar la asignación de Inspectores de Seguridad Operacional, Controladores Aéreos u otros especialistas, profesionales, técnicos o auxiliares de la AAC, de manera temporal, de tiempo completo o parcial, de acuerdo con las necesidades específicas de OFINVAA. maneras:
- c) Gestionar la asignación de Inspectores de Seguridad Operacional, Controladores Aéreos u otros especialistas, profesionales, técnicos o auxiliares de la AAC, de manera temporal, de tiempo completo o parcial, de acuerdo con las necesidades específicas de OFINVAA.
- d) Acudir a los convenios, acuerdos o memorandos de entendimiento, con otras organizaciones nacionales o extranjeras, para la provisión de ayuda de personal para OFINVAA.

Nota 1. En caso de tratase de la conformación de la Junta Investigadora de Accidentes, se aplicará lo establecido en el artículo 109 de la Ley 21 del 2003 y en este manual. RACP Libro XXVI Parte I, artículo 33 A.

Nota 2. OFINVAA dispondrá de un listado de investigadores disponibles, de varias especialidades y experticia, y los contactos actualizados de entidades y personas que le permitan reforzar el equipo de trabajo cuando sea necesario.

2.10.6. Requisitos

El investigador de apoyo y/o adjunto deben cumplir con los mismos requisitos que los investigadores de planta de OFINVAA.

- e) **Funciones de los Investigadores de Accidentes de Apoyo y/o Adjuntos**
 - i. Apoyar al Investigador Encargado, desde el área de su experticia, en la realización de investigaciones de accidentes e incidentes aéreos asignados por el Jefe de OFINVAA.
 - ii. Apoyar las actividades colaterales que resulten de la investigación, para la tripulación, la aeronave o el explotador en relación con las disposiciones del Libro XXVI del RACP.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO II	
	PÁGINAS:	46 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril2026

- iii. Apoyar y participar en las inspecciones de componentes y elementos, en el análisis de registradores y en otras pruebas, en el país y en exterior, cuando se requieran dentro de los procesos de investigación.
- iv. Aportar la información de su área de experticia, o de las investigaciones a su cargo que le sea requerida por OFINVAA, para dar respuesta a solicitudes de información, conceptos técnicos, peticiones y otros requerimientos de dependencias, autoridades, entes de control, explotadores aéreos o ciudadanía.
- v. Suministrar información que le sea requerida para la elaboración de informes de gestión de OFINVAA, o para otros procesos.
- vi. Participar en la realización de eventos de promoción de la seguridad operacional y de la investigación de accidentes, que organice OFINVAA.
- vii. Participar en las actividades de Instrucción y Entrenamiento de OFINVAA que le sean programadas, para mantenerse actualizado.
- viii. Presentar conceptos técnicos sobre su área de experticia, para la actualización de las normas aeronáuticas, cuando le sea requerido o cuando lo considere necesario como resultado del ejercicio de sus funciones.
- ix. Participar en equipos de trabajo o comités del Mecanismo de Cooperación Regional de Investigación de Accidentes, ARCM, u otras organizaciones AIG o de seguridad operacional.

f) Funciones de los Investigadores de Accidentes ATS

- i. Evaluar los informes preliminares de eventos ATS recibidos de la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea, con el fin de confirmar su clasificación y la pertinencia de ser investigados por el Grupo de Investigación de Accidentes.
- ii. Evaluar los informes de eventos TCAS (Traffic Collision Avoidance System), y otros tipos de eventos relacionados con el Control de Tráfico Aéreo, ATS, que sean recibidos por OFINVAA, definir su clasificación, y dirigirlos a la dependencia que corresponda para su registro y/o investigación.
- iii. Coordinar permanentemente con la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea (DNA) y con la Oficina de Vigilancia a los Servicios de Navegación Aérea (OVISNA), la metodología, formatos, registro y difusión de las investigaciones que adelanta cada una de estas dependencias y las investigaciones que están a cargo del Grupo de Investigación de



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO II	
	PÁGINAS:	47 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril2026

Accidentes.

- iv. Cumplir el proceso de investigación de los eventos ATS clasificados como Incidentes Graves, desde las acciones iniciales en campo, hasta la ubicación del Informe Final en la página Web y la distribución de las recomendaciones, de acuerdo a lo establecido en el Libro XXVI del RACP y en el Manual de Procedimiento de OFINVAA.
- v. Atender las actividades colaterales que resulten de la investigación, para la tripulación, la aeronave o el explotador.
- vi. Cumplir el proceso de investigación de accidentes e incidentes graves en lo concerniente al análisis de Comunicaciones, Gestión de Tránsito Aéreo, Radio ayudas y otras áreas, según lo determine el Investigador Encargado y el Jefe de OFINVAA.
- vii. Prestar disponibilidad como Investigador adjunto, en horas hábiles y no hábiles, de acuerdo con disponibilidad que programe OFINVAA, con el fin de recibir la notificación o reporte de eventos y desplazarse de manera expedita al sitio de ocurrencia, con el fin de adelantar las acciones iniciales de investigación.

2.10.7. Funciones del Investigador de Factores Humanos

- i. Efectuar el estudio de factores humanos de las investigaciones de accidentes e incidentes, según lo determine el Investigador Encargado (IIC) o el Jefe de OFINVAA, para determinar los factores físicos, fisiológicos, ambientales y organizacionales que puedan haber afectado adversamente a la tripulación o a otras personas en relación con el suceso que se investiga.
- ii. Recoger y analizar evidencias relacionadas con los aspectos patológicos, de medicina y Psicología aeronáutica y de lesiones debidas al impacto, que se encuentren durante la investigación; y practicar, cuando se le solicite, la necropsia de tripulaciones fallecidas en accidentes aéreos.
- iii. Supervisar el cumplimiento de los programas de asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y a sus familiares y preparar las comunicaciones que deben suministrárseles sobre los sucesos y el avance de la investigación.
- iv. Aportar la información de su área de experticia, o de las investigaciones a su cargo que le sea requerida por OFINVAA, para dar respuesta a solicitudes de información, conceptos técnicos, peticiones y otros requerimientos de dependencias, autoridades, entes de control,



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO II	
	PÁGINAS:	48 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril2026

explotadores aéreos o ciudadanía.

- v. Suministrar información de tipo estadístico y de otra índole que le sea requerida para la elaboración de informes de gestión de OFINVAA, o para otros procesos.
- vi. Participar en la realización de eventos de promoción de la seguridad operacional y de la investigación de accidentes, que organice OFINVAA.
- vii. Participar en las actividades de Instrucción y Entrenamiento de OFINVAA que le sean programadas, para mantenerse actualizado.
- viii. Presentar conceptos técnicos sobre su área de experticia, para la actualización de las normas aeronáuticas, cuando le sea requerido o cuando lo considere necesario como resultado del ejercicio de sus funciones.

2.10.8. Funciones del Apoyo Administrativo Legal (Dirección Jurídica de la AAC)

- i. Orientar y apoyar al Jefe de OFINVAA y a los Investigadores sobre eventuales aspectos jurídicos y legales que surjan en el transcurso de las investigaciones.
- ii. Conceptuar sobre la pertinencia o no de investigar eventos operacionales que revisten características especiales y recomendar cursos de acción al respecto.
- iii. Atender los requerimientos de tipo legal y jurídico, y otros que lleguen mediante “petición”, que le sean asignados por el Jefe de OFINVAA, y proponer respuesta, teniendo en cuenta las normas sobre manejo de la información y entrega de documentación sobre investigación de accidentes prevista en la legislación y en la normatividad.
- iv. Participar en las actividades de Instrucción y Entrenamiento de OFINVAA que le sean programadas, para mantenerse actualizado.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO II	
	PÁGINAS:	49 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril2026

2.11. Metodología aplicada para determinar las necesidades del personal de la OFINVAA

La metodología aplicada ayuda a tener una estimación más precisa del personal necesario para cubrir todas las funciones de los inspectores de investigación de accidentes.

Para profundizar en las tareas de un inspector de investigación de accidente se ha realizado el cálculo del número necesario anualmente y para ello se han desglosado las actividades específicas que realizan y la distribución a lo largo del año.

Esta metodología para el cálculo del personal considera los siguientes parámetros:

- a) **Parámetros de recursos humanos (Sección A):**
Se estiman las horas-hombre disponible por personal considerando parámetros reglamentarios como vacaciones, feriados, compensatorios, incapacidad, etc.
- b) **Disponibilidad de recursos (Sección B):**
En base al número de inspectores, su función (jefatura o no), si es a tiempo completo.
- c) **Cálculo de carga de trabajo (Secciones C):**
En estas secciones se realiza el total de horas de trabajo en base a la demanda y carga de trabajo. Esto al final es comparado con las horas disponibles efectivas.

Los parámetros utilizados en el cálculo de la carga de trabajo se pueden resumir en:

- **Carga de trabajo (días/tarea):**
Mediante la metodología se estima el tiempo necesario para cada tarea en días (de 8 horas).
- **La frecuencia de las tareas:**
Determina con qué frecuencia se deben realizar las diferentes tareas de investigación.
- **Personal requerido:**
El personal necesario para realizar las tareas de manera adecuada.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO II	
	PÁGINAS:	50 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril2026

Sección A. Datos Generales		
Departamento/Unidad:		
Encargado:		
Fecha de preparación:		
Aprobado por:		
Días disponibles (52 semanas x 5 días)	260	
Feridos en el año en curso (en días/año)	15	
Incapacidad reglamentaria (en días/año)	18	
Vacaciones (promedio en días/año)	22	
Compensatorios (promedio en días/año)	5	
Horas disponibles (8 hrs./día)	1600	

Sección B. Disponibilidad de recursos				
Personal	Horas disponibles	Horas supervisión (15%)	Factor (%)	Horas Efectivas
Jefe	1600	240	100%	1360
Investigador	1600	0	100%	1600
Investigador	1600	0	100%	1600
Investigador	1600	0	100%	1600
Total Rdisp "B"				6160

Sección C. Tareas de Elaboración de Informe Final y Preliminar				
Actividad	Días/ actividad	Frecuencia anual	Personal requerido	Total Horas
Investigar los accidentes e incidentes que se produzcan dentro del espacio aéreo y territorio nacional (aguas internacionales)	12	12	2	288
Recibir notificaciones de accidentes incidentes e incidentes graves dentro del territorio nacional y de otros estados	20	20	1	400
Enviar notificación de sucesos	12	12	1	144
Armar file del suceso	12	12	1	144



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO II			
	PÁGINAS:	51 DE 334		
	REVISIÓN:	02		
	FECHA:	29-abril2026		
Visita al área del suceso	24	12	2	576
Entrevista tripulantes, técnicos y personas que estén relacionados con accidentes aéreo	18	12	2	432
Visita al operador	24	12	2	576
Recopilación de información factual del suceso	80	12	2	1920
Analizar la información hasta llegar a conclusiones, causa del suceso y recomendaciones de seguridad operacional	60	20	2	2400
Revisar los informes de las investigaciones realizadas por los inspectores e investigadores de accidentes de aviación	60	12	1	720
Coordinar con las dependencias aeronáuticas y entidades de aviación respectivas. Coordinación y revisión de análisis de laboratorios de las partes accidentadas de las aeronaves	10	1	1	10
Gestionar las recomendaciones de seguridad operacional	20	20	1	400
Publicación de informes en página web	4	27	1	108
Digitalización del expediente del suceso	20	12	1	240
Archivar expediente físico del suceso (Accidente, incidente e incidente grave)	3	12	1	36
Coordinación para el envío de registradores de vuelo	10	5	1	50
Actualización de base de datos ECCAIRS	40	28	1	1120
Actualización de sistema EFOD	2	1	1	2
Actualización de registro de sucesos (Accidentes, incidentes e incidentes graves)	8	12	1	96
Actualización de cuadro de pilotos accidentados	2	12	1	24
Actualización de SIDSO	10	25	1	250
Participar en capacitaciones interna y externa	40	8	4	1280



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS		CAPÍTULO II		
		PÁGINAS:	52 DE 334	
		REVISIÓN:	02	
		FECHA:	29-abril2026	
Reuniones periódicas con OACI/ARCM región SAM	4	8	1	32
Charlas de prevención de accidentes	24	6	2	288
Simulacro de accidente aéreo	8	1	2	16
Tareas administrativas de la unidad	18	2	1	36
			Total "C"	11588

Sección I. Cálculo de horas necesarias		
Actividad	Factor	Total de horas
Total tareas certificación (Sección C)	(+)	11588
Total horas demanda (THD)	=	11588
Total horas disponibles oferta (Sección B)	(-)	6160
Total horas necesarias (THN)	(=)	5428

Sección J. Cálculo y análisis de personal necesario para la demanda			
Total de horas necesarias	THD	5428	CIND*=THD/VTI
Valor típico de un inspector (Sección A * factor 85%)	VTI	1360	
Cantidad de inspectores necesarios para demanda	CIND*	4.0	

*Nota=si CIND es negativo, se redondea a cero



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO III	
	PÁGINAS:	53 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

CAPITULO III - PLANIFICACIÓN Y PREPARACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

3.1. Generalidades

- 3.1.1. Para la preparación de una investigación se requiere cumplir con los siguiente:
- a. Actitud;
 - b. Base legal y reglamentos
 - c. Fondos disponibles y suficientes
 - d. Investigadores con experiencia
 - e. Equipos
 - f. Políticas
 - g. Planes
 - h. Procedimientos
 - i. Listas de verificación

Con referencia al párrafo anterior la Oficina de Investigación de Accidente, debe procurar que estos requisitos se cumplan en su totalidad.

Por consiguiente, es fundamental que OFINVAA determine sus competencias internas y debe tener una planificación, para adquirir recursos adicionales con el propósito de compensar cualquiera brecha.

- 3.1.2. Como se describe en el Capítulo II de este manual, en la sección de Financiamiento, la AAC ha asignado un fondo exclusivo (FONDO DE ACCIDENTE AÉREO) para que OFINVAA pueda acceder a estos recursos para cumplir la función inherente de la oficina de investigar un accidente o incidente, la cual requiere que el Jefe de OFINVAA, solicite autorización del Director General de la AAC y/o del Director de Finanzas de la AAC. Para disponer de estos recursos, se deberá:
- a) Si se requiere el alquiler de un equipo o contratar un servicio (contratación de aeronaves, equipo pesado, traslado de partes a talleres, entre otros), el Jefe de OFINVAA o a quien él designe, deberá hacer las cotizaciones para solicitar los fondos. Para agilizar la adquisición de los fondos, primero llamará telefónicamente al Director de Finanzas de la AAC y luego enviará por correo electrónico la cotización que sustenten la solicitud. Se apersonará a la Dirección de Finanzas a completar los formularios que se requieran y retirar los fondos. Finalmente, se comunica con la empresa que brindará el producto o servicio para coordinar el pago y la adquisición.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO III	
	PÁGINAS:	54 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

- b) Para el uso de viáticos para los investigadores, el Jefe de OFINVAA debe coordinar con el Director de Finanzas para agilizar el trámite. Los investigadores deberán completar el formulario de viáticos, los cuales deben estar autorizados por los jefes correspondientes.
- c) De requerirse caja menuda, para gastos varios en el lugar del accidente/incidente, el Jefe de OFINVAA o la persona designada, coordinará con el Director de Finanzas para ponerlo al tanto, posteriormente completará el formulario de caja menuda con el monto solicitado y continua el trámite en la Dirección de Finanzas.

Nota. -Todos los gastos en que se haya incurrido, deben ser sustentados por el Jefe o el Investigador Encargado con la presentación de un informe con facturas dirigido a la Dirección de Finanzas.

- d) En el caso de traslado de la aeronave o sus restos a un hangar u otra instalación, la AAC asumirá los gastos a través del fondo del párrafo 3.1.2.
- e) En caso que la aeronave o sus restos sean liberados, los gastos de traslado deben ser asumidos por el Operador/Explotador o Propietario.

- 3.1.3.** A fin de realizar investigaciones, el personal de OFINVAA, debe estar plenamente preparado y tener un plan de acción antes de que ocurra un accidente o incidente. La planificación y preparación previa a la investigación supone varios elementos, incluido un plan para capacitar al personal de acuerdo a las funciones a desempeñar como equipo de investigación. La AAC y OFINVAA han suscrito diferentes Memorandos de acuerdo (MoU) con otras entidades del gobierno nacional y de la industria de la aviación, así como con autoridades encargadas de la investigación de accidentes e incidentes de aviación de otros Estados, como un medio para obtener colaboración de investigadores competentes y facilidades cuando sean necesarias.
- 3.1.4.** OFINVAA cuenta con un Manual de Instrucción, para proporcionar capacitación adecuada al personal y a los investigadores designados proveerles las herramientas necesarias, equipo de investigación y equipo protector personal a fin de cumplir los requisitos de salud y seguridad.
- 3.1.5.** Es fundamental, que la magnitud de las tareas y el alcance de la investigación se evalúen en una etapa inicial, de modo que pueda planificarse la cantidad de integrantes del equipo de investigación para obtener los recursos y el personal idóneo apropiados para la misma. Con este objetivo,



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO III	
	PÁGINAS:	55 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

la investigación debe organizarse, llevarse a cabo, coordinarse y supervisarse adecuadamente, por personal técnico calificado. El plan de la investigación debe reconocer que el Investigador Encargado (IIC), es directamente responsable de la organización del equipo de investigación, de la asignación de responsabilidades a los miembros del equipo y de gestionar la marcha de la investigación. El plan de la investigación deberá también prever la utilización de listas detalladas de verificación.

- 3.1.6. Cuando se trate de la investigación de un accidente mayor, se necesitará un equipo compuesto por varios investigadores, distribuidos en grupos especializados, de manera que se cubran apropiadamente todas las facetas de la investigación.
- 3.1.7. En algunas investigaciones, las causas o factores contribuyentes aparente resultarán evidentes desde el principio; en tales situaciones, las actividades subsiguientes y principales de la investigación pueden canalizarse eficazmente hacia ciertos aspectos específicos y especializados. No obstante, será necesario investigar todos los factores relacionados con el accidente, para que se puede efectivamente verificar aquellos que puedan haber contribuido al accidente y descartar aquellos que no lo han hecho. Es decir, aunque las causas parezcan evidentes, la investigación deberá determinar todo factor sistémico subyacente que pueda haber contribuido, así como toda deficiencia no causal que pudiera ser un factor en accidentes futuros.
- 3.1.8. En el caso de incidentes o accidentes menores, las actividades de investigación, en términos de personal y recursos necesarios, pueden ser proporcionalmente más pequeñas. Las funciones siguen siendo las mismas pero el trabajo lo realizarán uno o dos investigadores, o bien un investigador y un especialista calificado en un aspecto determinado que requiera de su examen. Aún en las investigaciones de menor envergadura, es necesario realizar una investigación previa y el esfuerzo y la diligencia individuales, en el registro exacto de los hechos y elaboración de análisis y conclusiones, deben cumplir las mismas normas de calidad que se aplican para investigar accidentes mayores.

3.2. Selección y Designación de Investigadores

3.2.1. Generalidades:

- a) La investigación de accidentes de aeronaves es una tarea especializada que sólo debe llevarse a cabo por personal de Investigadores debidamente



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO III	
	PÁGINAS:	56 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

- calificados. Los investigadores de accidentes en potencia deben poseer considerable experiencia aeronáutica práctica como base para la adquisición de las aptitudes de investigación. La política de OFINVAA es seguir la orientación del Documento 10206 de la OACI con respecto a la selección y designación de investigadores.
- b) Al personal de investigadores de OFINVAA, a los Asesores Técnicos y a los Representantes Acreditados se les proveerá una credencial gubernamental, en ella se especificarán las bases legales y regulatorias en que se basan sus facultades y responsabilidades. La credencial debe contener la fotografía del investigador y la base legal para realizar su trabajo durante la investigación de accidentes o incidentes. Las credenciales de los Representantes Acreditados y Asesores Técnicos son de carácter provisional, la mismas serán devueltas al IIC para ser entregadas a la Dirección de Seguridad de la Aviación Civil.
 - c) OFINVAA ha establecido acuerdos con autoridades de investigación de accidentes de otros Estados para solicitar el apoyo de expertos; así como, con otras organizaciones del Estado panameño, con la finalidad de disponer en el menor tiempo posible de investigadores expertos, especialistas y de apoyo; para lo cual, seguirá los procedimientos y cláusulas estipuladas en los Memorando de acuerdos “MoU”.
 - d) Como parte de su plan de gestión, OFINVAA mantendrá un listado de investigadores y expertos calificados que serán asignados en puestos claves cuando se realice la investigación. OFINVAA establecerá las coordinaciones necesarias para tener a su disposición investigadores de accidentes y expertos del área de operaciones, aeronavegabilidad, factores humanos y otras especialidades afines a la investigación de accidentes e incidentes de aviación de otras organizaciones del Estado panameño.
 - e) Los expertos externos se obtienen mediante contratos escritos y/o MoU que incluyen cláusulas para asegurar que el personal cedido sea liberado de sus obligaciones ordinarias durante el curso de la investigación. La independencia y objetividad de estos expertos en la labor de investigación es indispensable, y es importante asegurar que no haya conflictos de interés reales o percibidos como tales entre las personas que trabajan en régimen de adscripción. Los investigadores que participan en régimen de adscripción recibirán credenciales apropiadas, durante el tiempo que dure su participación y firmarán un acuerdo de que observarán las leyes, reglamentos, políticas y procedimientos del Estado panameño y, para demostrar su independencia y objetividad, y que no hay conflictos de interés durante el período de adscripción.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO III	
	PÁGINAS:	57 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

- f) Cada investigador, así como personal externo que participe en el proceso de investigación debe previamente recibir la orientación que les permita cumplir sus deberes y responsabilidades durante la investigación.
- g) OFINVAA es totalmente responsable de la investigación y del informe de la misma, incluso la seguridad de que ésta recibirá recursos adecuados. En la práctica, OFINVAA delega la realización cotidiana de la investigación en el investigador encargado designado.

3.3. Credencial del Investigador de Accidentes, Representantes Acreditados, asesores y expertos

3.3.1 Esta Credencial acredita a los Investigadores de la Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos (OFINVAA), de la República de Panamá, a los representantes acreditados de los Estados involucrados, investigadores de accidentes aéreos extranjeros / investigadores formados, asesores y expertos de la AAC. Dicha credencial especificará las bases legales y regulatorias en que se basan sus facultades y responsabilidades.

3.3.2 La credencial se otorga por mandato legal a la autoridad:

- a. Director General;
- b. Los investigadores nacionales de accidentes aéreos de la AAC/OFINVAA
- c. Los investigadores de accidentes aéreos extranjeros, representantes acreditados (Especialistas, Asesores, Observadores y Expertos, mientras dure la investigación;
- d. La vigencia de la credencial de investigadores de accidentes aéreos será de doce (12) meses.
- e. La tarjeta de identificación deberá ser devuelta cuando el funcionario cesa en sus funciones, o cuando se actualice su contenido o modifique su formato.

3.3.3 Todos los Investigadores de Accidentes serán dotados de una Credencial Oficial, que le permitirá ser identificado como Autoridad Aeronáutica competente mientras se encuentre cumpliendo funciones, al abordar cualquier aeronave nacional o internacional que esté operando en la República, así como el ingreso y permanencia en todas las aéreas de todos los aeropuertos nacionales.

3.3.4 Las características de la Credencial del personal listado en el 3.3.2 deberá contener:

- 1. Sera de color blanca



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO III	
	PÁGINAS:	58 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

2. Parte frontal: Contara con los siguientes detalles:
- a. Logo de la AAC

b. Número de Credencial

c. Fotografía del portador

d. Nombre y Apellido

e. Nombre de la Dirección

f. Cargo que ocupa

g. Fecha de Expiración
3. Parte posterior: (dorso), Tendrá los siguientes detalles:
- a. Firma autorizada del Director General de la AAC;

b. El sustento legal (norma o ley) y una leyenda indicando lo siguiente: “El portador de esta credencial tiene acceso sin restricción a cualquier parte del territorio nacional donde se haya producido un accidente aéreo y por el tiempo que demoren las investigaciones.

c. Una nota que indique lo siguiente: “Esta tarjeta personal es intransferible es propiedad de la DSAC. El uso indebido será responsabilidad única del portador y conllevará el ejercicio de todas las acciones legales que se puedan derivar por violación a las normas”
- 3.3.5 Procedimiento para la emisión de la credencial del investigador de accidentes, expertos de la AAC. La solicitud de credencial nacional para investigadores de accidentes, en virtud de sus características excepcional, se hará mediante solicitud al Director General de la AAC o al jefe de OFINVAA.
- 3.3.6 Los requisitos exigidos para garantizar la emisión de la Credencial Nacional de Investigador de Accidentes son las siguientes
- a. Ser una de las personas señaladas en la norma 3.3.1 de este proceso cuya labor amerite el ingreso a las zonas donde ocurra o haya ocurrido un accidente aéreo.

b. Carta solicitud de emisión de Credencial Nacional de Investigación de accidente dirigida a la DSAC, firmada por el titular de la Dirección correspondiente.

c. Copia de la cédula de identidad del solicitante.

d. Formulario de requerimiento de carné debidamente completado.

e. En caso de investigadores de accidentes extranjeros estar acompañado en todo momento mientras este en la ZSR, por personal de OFINVAA.

f. En caso de renuncia o sea destituido; la Dirección responsable deberá encargarse de devolver la credencial a la DSAC.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO III	
	PÁGINAS:	59 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

- 3.3.7** Una vez recibida la solicitud, el Director General o el jefe de OFINVAA enviaran una nota a DSAC solicitando dicha credencial.
- 3.3.8** El Jefe de OFINVAA o la persona que designe llevara el control de las credenciales y su vigencia. El jefe de OFINVAA deberá realizar el trámite de renovación de credencial a los investigadores con un mes de antelación a la fecha de vencimiento.
- 3.3.9** Al finalizar con el proceso de investigación las credenciales provisionales deberán ser devueltas mediante una carta al jefe de OFINVAA.
- 3.3.10** El personal de OFINVAA que cese de sus labores deberá entregar la credencial mediante una carta al jefe de OFINVAA.
- 3.3.11** Los requisitos exigidos para garantizar la emisión de la Credencial Nacional de Investigador de Accidentes son las siguientes:
- a. Ser una de las personas señaladas en la norma 3.3.2 de este proceso, cuya labor amerite el ingreso a las zonas donde ocurra o haya ocurrido un accidente aéreo.
 - b. Carta de solicitud de emisión de Credencial Nacional de Investigación de accidente dirigida a la DSAC, firmada por el titular de la Dirección correspondiente.
 - c. Copia de cedula de identidad del solicitante.
 - d. Formulario de requerimiento de credencial debidamente completado.
 - e. En caso de investigadores de accidentes extranjeros estar acompañado en todo momento mientras este en la ZRS, por personal de OFINVAA.
- 3.3.12** En caso de renuncia, destitución y/o retorno de la credencial provisional, el jefe de OFINVAA deberá encargarse de devolver la credencial a la DSAC.
- 3.3.13** Las credenciales solicitadas y emitidas serán registradas en el formulario AAC-OFINVAA-008, para que de esta manera OFINVAA lleve un control de las mismas, en cuanto a la fecha de emisión, fecha de vencimiento, devolución o estatus de las mismas.

3.4. Instrucción para los Investigadores:

OFINVAA proporciona a los investigadores instrucción adecuada, de conformidad con las normas internacionales y las mejores prácticas. En el manual de instrucción de OFINVAA se encuentra la información detallada sobre la capacitación de los investigadores.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO III	
	PÁGINAS:	60 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

3.5. Entrenamiento en el puesto de trabajo OJT

Los cursos que reciban los investigadores de accidentes estarán complementados con el entrenamiento en el trabajo, OJT.

3.6. Instrumental de Trabajo:

Como parte de su plan de gestión, OFINVAA debe equipar adecuadamente a su personal de conformidad con los textos de orientación de la OACI y las mejores prácticas internacionales. Para tal fin, en la oficina de OFINVAA se encuentra un depósito en donde se mantiene los kits de trabajo del personal de investigación, así como un stock para reemplazar el material usado. Este depósito es un área limpia y con control de temperatura y humedad para salvaguardar los equipos tecnológicos que allí se encuentran y los materiales perecederos.

3.6.1 El instrumental de trabajo con que cuenta OFINVAA para hacerle frente a las investigaciones es el siguiente:

- 1 kit de Fijación Evidencias
 - 1 kit de Investigación de campo
 - 1 kit de Planimetría
 - 1 kit de Recolección de Evidencias
 - 1 kit de Tecnología
 - 1 kit de Comunicaciones
 - 2 kit de Protección Personal (mochilas)
 - 1 automóvil.
- A. Contenido del Kit de Fijación de Evidencias:
- 1 juego numeradores 1-10
 - 20 banderines color amarillo
 - 4 testigos métricos L
 - 4 testigos métricos rectos
 - Conos de señalización
 - 4 flechas señaladores
 - 1 rollo de cinta
 - 1 rollo de 500 m (Caution – Precaución - Cuidado)

B. Contenido del Kit de Investigación de Campo:



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO III	
	PÁGINAS:	61 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

- 1 linterna led
- 1 odómetro de ruedas
- 1 brújula aguja magnética
- Espejo de inspección
- Lupa

C. Contenido del Kit de Planimetría:

- 1 nivel de terreno
- 1 escalímetro
- 1 escuadras de 45° y 60°
- 1 transportador metálico de 360º
- 1 compás profesional
- 1 regla de 30cm
- 4 bolígrafos
- 2 lápiz HB
- 1 lápiz mecánico
- 1 borrador
- 1 portaminas
- 1 libreta
- 1 tabla de apuntes
- 1 block de hojas cuadriculas

D. Contenido del Kit de Recolección de Evidencias:

- 4 bolsas plásticas 40 x 30 cm
- 4 bolsas plásticas 20 x 15 cm
- Bolsas plásticas riesgo biológico
- 4 bolsas antiestáticas
- Sobres de manila
- 2 jeringas desechables
- 4 frascos de recolección

E. Contenido del Kit de Tecnología:

- 2 cámaras fotográficas -cables y batería



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO III	
	PÁGINAS:	62 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

- 1 computador portátil
- 1 GPS
- 2 tarjetas SD
- 1 disco duro externo
- 3 reflector led recargable
- 2 tablets
- 1 Dron
- 3 grabadora de voz
- 10Pilas AA -10 pilas AAA

F. Contenido del Kit de Comunicación:

- 1 radios UHF punto a punto
- 1 radio VHF banda aérea multicanal
- 1 teléfono celular (Teléfono Investigador de Turno)

G. Contenido del Kit de Protección Personal:

- 2 vestidos anti fluidos (Tyvek)
- 5 pares de guantes látex
- 1 máscara con filtro (Uso personal)
- 1 filtro de repuesto
- 1 par de guantes anti-corte
- 1 par de guantes de cuero
- 1 repelente de insectos
- 1 bloqueador solar
- 1 kit primeros auxilios
- 2 lentes de protección
- 1 casco de protección (Uso personal)
- 1 malla contra mosquitos
- 1 linterna con pilas y un juego de pilas de repuesto
- machete

H. Especificaciones del automóvil:

Debe contar con las siguientes especificaciones:



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO III	
	PÁGINAS:	63 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

- Pick up
- tracción en las 4 ruedas;
- frenos ABS;
- 2 bolsas de aire, aire acondicionado;
- equipado con luces de escolta, sirena; y defensa delantera con cabestrante eléctrico (winche).

3.6.1 Disposición y Control del Instrumental de Trabajo:

Con el objetivo de que el instrumental de trabajo requerido por los investigadores, siempre esté disponible y listo para ser utilizado en cualquier momento que se suscite un accidente, se ha desarrollado en el Apéndice A, el procedimiento PROC020 “Disposición y control del instrumental de trabajo”.

3.7 Salud y Seguridad en el Lugar del Accidente

3.7.1 Generalidades:

- 3.7.1.1** OFINVAA llevará a cabo las actividades de investigación de accidentes e incidentes de aviación, mediante una adecuada gestión de los riesgos en los lugares de accidente, tomando como referencia las recomendaciones de la Circular 315 y el Documento 9756 Parte I y II de la OACI.
- 3.7.1.2** Los investigadores de la oficina de investigación de accidentes aéreos, cuenta con capacitación inicial y recurrente en temas de “Salud y Seguridad en el lugar del accidente”, lo que les permite identificar los riesgos potenciales en el lugar de un accidente y establecer las medidas de precaución a tomar, así como el uso correcto del Equipo de Protección Personal (EPP).
- 3.7.1.3** Los investigadores que participen en un proceso de investigación, pueden estar expuestos a manipular o tener contacto con los restos de materiales biológicos que se encuentren en la aeronave. Por lo tanto, es recomendable que los investigadores sean vacunados contra el tétano e inmunizados contra la hepatitis, así como utilizar los respectivos equipos de protección personal (EPP) contra peligros biológicos y agentes patógenos sanguíneos. En el expediente de cada investigador se mantendrán su registro de vacunación actualizado.
- 3.7.1.4** En casos de accidente de gran magnitud, el jefe de la Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos, designará a un miembro del personal (o una persona de otra organización) como "Coordinador de seguridad en el lugar del accidente", en el caso de incidentes o incidentes graves, el Investigador Encargado (IIC) realizará las funciones del Coordinador de Seguridad en el



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO III	
	PÁGINAS:	64 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

- lugar del accidente". En el Apéndice A se encuentra el procedimiento PROC019 "Protección contra peligros biológicos y otros peligros en el lugar del suceso".
- 3.7.1.5** Al notificársele un accidente, el Investigador a Cargo debe tratar, por todos los medios, que se tomen medidas para salvaguardar la seguridad de la aeronave siniestrada. Ordinariamente esto se organiza a través de la Policía o la Fuerza de Tarea Conjunta, pero en algunos casos, puede que se emplee personal civil especialmente contratado.
- 3.7.1.6** Cuando se sospeche que la aeronave llevaba a bordo mercancías peligrosas tales como materiales radiactivos, explosivos, municiones, líquidos corrosivos, tóxicos líquidos o sólidos o sustancias infecciosas, se deben tomar precauciones especiales colocando guardias a una distancia prudente de la aeronave siniestrada. El IIC debe verificar esta información con el Explotador/Operador.
- 3.7.1.7** Conviene conseguir, según corresponda, el respaldo de los bomberos y de los especialistas en mercancías peligrosas u otros especialistas para analizar los peligros reales y latentes, e informar de ello al equipo investigador. Cabe señalar que la función de los investigadores es la de investigar el accidente y no extinguir incendios o eliminar materiales peligrosos.
- 3.7.1.8** Al llegar al lugar del accidente, una de las primeras tareas de los investigadores ha de ser la de examinar qué medidas de seguridad se han tomado. Los guardas deben conocer a fondo sus deberes, que son:
- i. Proteger al público de los peligros que presente la aeronave siniestrada;
 - ii. Impedir que se toquen los restos (lo que comprende cadáveres y contenidos de la aeronave);
 - iii. Proteger la propiedad privada;
 - iv. Admitir al lugar del accidente únicamente las personas autorizadas por la jefatura de investigación de accidentes aéreos; y
 - v. Proteger y preservar, en lo posible, las marcas que haya hecho la aeronave en el terreno.

3.7.2 Accidentes en zonas urbanas

Los peligros que presentan los accidentes en zonas urbanas abarcan la posible caída y fractura de líneas de corriente eléctrica, el escape de gas natural o gas propano, de combustible o de otros líquidos o gases inflamables, así como la condición daños estructurales en edificios causados por incendio, impacto o explosión. Es posible que se necesite contar con una evaluación de los peligros



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO III	
	PÁGINAS:	65 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

hecha por expertos antes de que los investigadores ingresen a la escena o a las edificaciones cercanas.

3.7.3 Precauciones contra incendios

El peligro de incendio es muy elevado en la mayoría de los accidentes aéreos; por lo tanto, se deben tomar precauciones para velar por la seguridad del personal y proteger los restos de la aeronave. Mientras exista riesgo de incendio, el equipo de extinción debe estar listo y preparado, exigiendo, entre otras cosas el cumplimiento estricto de la prohibición de fumar en la zona protegida. Tan pronto como sea posible se deben desconectar las baterías de la aeronave; y, si sus depósitos de gasolina están todavía intactos, conviene vaciarlos. Se debe cuantificar y anotar la cantidad de combustible extraído de cada tanque. Si se hubiera producido mucho derrame de combustible, los investigadores deben controlar toda actividad que pudiera incrementar la posibilidad de conflagración, tales como el manejo de las piezas metálicas y sistemas eléctricos de la aeronave. Se deben controlar todos los factores que pudieran dar lugar a un incendio, como por ejemplo la electricidad estática. Asimismo, se debe evitar el uso de radios y equipos eléctricos o de equipos de salvamento hasta que se haya eliminado el riesgo de incendio.

3.7.4 Precauciones en el caso de carga de mercancía peligrosa

3.7.4.1 El personal de OFINVAA debe investigar si la aeronave accidentada llevaba a bordo mercancías peligrosas, examinando el manifiesto de carga e indagando directamente al explotador. Las mercancías peligrosas pueden incluir materiales radiactivos, explosivos, municiones, líquidos corrosivos, tóxicos líquidos o sólidos y sustancias infecciosas.

3.7.4.2 Los accidentes de aeronaves dedicadas a la aviación agrícola presentan riesgo de exponer a los investigadores a materiales peligrosos tales como pesticidas e insecticidas. Salvo unas cuantas excepciones, estos productos químicos son tóxicos, aun en cantidades pequeñas. En estos casos, el investigador debe llevar puesto equipo protector y mascarillas que tengan filtros apropiados en el lugar del accidente.

3.7.5 Peligros que presentan los restos de la aeronave

3.7.5.1 Mover los restos de la aeronave es de por sí una labor peligrosa, y exige el uso de ropa adecuada y equipo apropiado que protejan el personal. Los restos de la aeronave pueden cambiar de posición, girar o estar suspendidos en árboles, y puede ser necesario afianzarlos. El traslado de piezas grandes lo deben efectuar operadores profesionales, empleando



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO III	
	PÁGINAS:	66 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

equipo adecuado bajo la supervisión de los investigadores, especialmente cuando se utilicen grúas.

3.7.5.2 Hay muchos peligros propios de las aeronaves siniestradas; por ejemplo, contenedores a presión, luces de bengala, generadores, acumuladores, neumáticos, hélices, líquidos y gases inflamables, materiales compuesto de algunas estructuras de aeronaves.

3.7.5.3 Al manipular materiales compuestos y de fibra de vidrio en la aeronave siniestrada, se deben tomar las precauciones siguientes:

- Al tocar dichos materiales, evitar el polvo de fibras, situándose en dirección contraria al viento y utilizar anteojos y mascarillas.
- Usar ropa desechable de trabajo, de ser necesario.
- Si los materiales compuestos y de fibra de vidrio han sufrido daños por incendio, antes de tocarlos se les debe rociar con agua, o preferiblemente con una solución al 50% de cera acrílica de suelos y agua.

Nota. La Circular 315 de la OACI, Riesgos en los lugares de accidentes de aviación, orienta a los individuos sobre las prácticas efectivas de gestión de la seguridad laboral, tanto a sus propias actividades como a las actividades de los equipos con los que trabajan, o de los cuales son responsables. En ella se analizan el carácter y la variedad de los riesgos laborales y la gestión de los riesgos relacionados con la exposición a dichos peligros.

3.7.6 Peligros biológicos

3.7.6.1 Los peligros biológicos pueden hallarse presentes en el puesto de pilotaje, así como en los restos de la cabina de pasajeros, y en las superficies en donde se hayan ubicado los cadáveres y los supervivientes. Como no es posible identificar inmediatamente la sangre contaminada y otros fluidos corporales mezclados, lo prudente es tomar precauciones siempre que una persona se encuentre entre los restos de la aeronave o cerca de ellos, así como al tocar los restos en el lugar del accidente y por fuera de él, cuando se examinen, inspeccionen o se prueben las piezas de la aeronave siniestrada.

3.7.6.2 Los investigadores en la escena del accidente deben tomar precauciones para evitar que los virus entren en las membranas mucosas (ojos, nariz y boca) o en heridas o cortaduras abiertas o erupciones de la piel. En el lugar del accidente puede haber sangre líquida, semilíquida y seca, así como otros fluidos corporales, huesos rotos, tejidos y órganos internos. Cuando estas sustancias están secas, sus partículas pueden encontrarse en el aire y entrar en contacto con los ojos, la nariz y la boca si no están protegidos.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO III	
	PÁGINAS:	67 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

3.7.6.3 Al planificar la investigación se deben incluir medidas apropiadas de precaución. Los investigadores y otras personas que trabajen en el lugar del accidente o que practiquen inspecciones y pruebas a las piezas de la aeronave siniestrada en otro lugar diferente a la escena, deberán tomar un curso de precauciones a seguir contra peligros biológicos. Con el fin de estar preparados para hacer frente a este tipo de condiciones, OFINVAA contará con:

- i. Instrucción sobre riesgos biológicos, que abarque señalización y cuidados en el área de riesgo, métodos correctos de vestimenta (quitarse y desechar el EPP), método de trabajo para minimizar los riesgos, descontaminación del instrumental de trabajo y de las piezas de la aeronave siniestrada, procedimiento para enviar a laboratorios piezas de la aeronave contaminada, procedimientos a seguir cuando se haya estado expuesto a peligros biológicos.
- ii. Registro de la capacitación antes señalada.
- iii. Registro de vacunación del personal.
- iv. Equipo de Protección Personal para su personal

3.7.6.4 Es importante reducir al mínimo el número de investigadores, herramientas y equipo que entre en contacto directo con los materiales contaminados, se aconseja que solamente un número seleccionado de investigadores trabajen en la tarea de desmontar las piezas y trasladar los restos de la aeronave. A otros investigadores se les puede encargar el trabajo de tomar notas, hacer diagramas, hacer fotografías o usar los manuales y planes de ingeniería.

3.7.6.5 El equipo contaminado de la investigación, tal como herramientas, linternas, cintas de medir, se debe limpiar con agua y jabón, desinfectar y dejarlo que se seque. Al dejar la citada zona, el personal debe colocar en bolsas de basura para artículos contaminados todo equipo que no se pueda desinfectar fácilmente. Más tarde, dichas bolsas de basura y sus contenidos se queman en instalaciones apropiadas tales como hospitales.

3.7.7 Estrés Psicológico

El accidente puede provocar un nivel de estrés elevado en algunas de las personas que trabajen en el lugar del accidente. Concretamente, los accidentes mayores, con un número elevado de muertes, pueden inducir el estrés psicológico, no solamente en los investigadores, sino también en las personas que participen en la búsqueda e identificación de cadáveres.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO IV	
	PÁGINAS:	68 DE 334
	REVISIÓN:	01
	FECHA:	22-agosto-2024

CAPITULO IV - NOTIFICACIÓN INICIAL Y RESPUESTA

4.1. Generalidades

Este capítulo contiene políticas y procedimientos relativos a:

- a) Obligación de notificar y los requerimientos para el reporte;
- b) Notificación inicial y reporte de accidentes e incidentes de aeronaves civiles que ocurren en el Estado panameño;
- c) Respuestas a notificaciones iniciales de otros Estados con respecto a accidentes e incidentes que ocurren fuera del territorio panameño pero que involucran intereses de Panamá; y
- d) Delegación parcial o total de las investigaciones.

Nota: Es política del Estado panameño y de OFINVAA cumplir con las disposiciones del “Anexo 13” de la OACI, Capítulo 4 – Notificación, con respecto a los accidentes e incidentes que ocurren en el Estado panameño.

4.2. Obligación de Notificar

En la Tabla 1, siguiente, se especifican las diversas obligaciones de informar sobre diferentes tipos de accidentes e incidentes graves. Compete a OFINVAA la responsabilidad de cumplir en nombre del Estado panameño las disposiciones del RACP, Libro XXVI parte I, respecto a las obligaciones de notificar e informar. Todas las notificaciones y los informes deberán enviarse en uno de los idiomas oficiales de trabajo de la OACI. Si es posible, cuando se use otro idioma de trabajo, las notificaciones y los informes se harán también en inglés.

La lista de direcciones de autoridades de investigación de accidentes figura en el Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación (Doc. 9756) de la OACI, Parte I- Organización y planificación y en el sitio web público de la OACI.

En el Adjunto C del Libro XXVI Parte I del RACP, figura la lista de “incidentes graves” que deben notificarse.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO IV	
	PÁGINAS:	69 DE 334
	REVISIÓN:	01
	FECHA:	22-agosto-2029

LISTA DE VERIFICACIÓN PARA INFORMAR			
Notificación de accidentes e incidentes			
Procedente de	Respecto de	Destinatario	Referencia en el Anexo 13 de la OACI
Estado del suceso	Sucesos internacionales: aeronaves de todo tipo	Estado de matrícula Estado del explotador Estado de diseño Estado de fabricación OACI (cuando la aeronave sea de más de 2 250 kg o se trate de un avión turboreactor)	4.1
Estado de matrícula	Sucesos nacionales y otros: aeronaves de todo tipo	Estado del explotador Estado de diseño Estado de fabricación OACI (cuando la aeronave sea de más de 2 250 kg o se trate de un avión turboreactor)	4.8

TABLA 1-Lista de verificación para notificaciones de sucesos

Sucesos internacionales: accidentes e incidentes graves que ocurren en el territorio de un Estado contratante a aeronaves matriculadas en otro Estado contratante.

Sucesos nacionales: accidentes e incidentes graves que ocurren en el territorio del Estado de matrícula.

Otros sucesos: accidentes e incidentes graves que ocurren en el territorio de un Estado no contratante o fuera del territorio de los Estados.

4.3. Procedimientos de Notificación

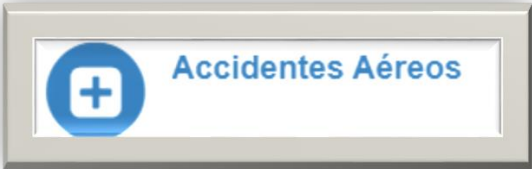
4.3.1. Generalidades

OFINVAA cuenta con investigadores de turno las 24 horas del día, los 365 días del año, para recibir las notificaciones de accidentes e incidentes. De igual forma, el Jefe de OFINVAA, puede ser contactado, en todo momento, en caso de ser requerido. OFINVAA cuenta con un chat grupal donde todo el equipo de trabajo se mantiene informado de los sucesos ocurridos.

En el sitio web de la AAC, en la sección Servicios de la Institución, se puede ingresar al icono “ACCIDENTES AÉREOS”:



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO IV	
	PÁGINAS:	70 DE 334
	REVISIÓN:	01
	FECHA:	22-agosto-2029



Desde aquí, cualquier persona puede notificar accidentes o incidentes completando el siguiente cuadro:

Notificación de Accidentes

*

Nombre / Name

*

Correo Electrónico / E-mail

*

Asunto / Subject

*

Mensaje / Message

Submit

En este mismo sitio se tiene disponible al público en general los números de contacto en horario de oficina o fuera de horario de oficina del personal de OFINVAA.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO IV	
	PÁGINAS:	71 DE 334
	REVISIÓN:	01
	FECHA:	22-agosto-2029

Notificación de Accidentes

Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos

Teléfonos Oficina Directo: 524-4037 / 524-4038

Autoridad Aeronáutica Civil de Panamá (AAC)

Celular Servicio 24 Hrs.: 6679-7648

Av. Canfield Edificio 870

4.3.2. Pasos a seguir

- a) El procedimiento de notificación comprende el Proceso de Investigación de Accidentes e Incidentes, e inicia cuando ocurre un accidente o incidente grave en el territorio panameño o cuando un Accidente o Incidente Grave sea de interés de la República de Panamá como Estado del Explotador o Estado de Matrícula de la aeronave o cuando a bordo se encuentren nacionales panameños.
- b) Los procedimientos de notificación están descritos en el Apéndice A de este manual, identificados como “PROC002 y PROC003-Notificación de Inicial” y tienen como objetivo facilitar el cumplimiento, de lo establecido en el Capítulo IV del Libro XXVI parte I del RACP. La Notificación con un mínimo retraso y enviada de manera uniforme, facilita las coordinaciones entre los Estados y organizaciones, acelera el inicio de los procesos de investigación y contribuye a disminuir las dudas y facilita la solución de problemas en las etapas iniciales de la investigación. Cada procedimiento descrito en el PROC003 contempla los pasos a seguir dependiendo cada caso a saber:
 - i. Procedimiento de notificación como Estado del Suceso a los Estados involucrados y a la OACI, cuando corresponda.
 - ii. Procedimiento de respuesta a la Notificación hecha por otro Estado, cuando la República de Panamá funge como Estado de Matrícula y/o Estado del Explotador.
 - iii. Procedimiento de Notificación a otro Estado Interesado que no está enterado de la ocurrencia de un Accidente o Incidente Grave, cuando la República de Panamá funge como Estado de Matrícula y/o Estado del Explotador.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO IV	
	PÁGINAS:	72 DE 334
	REVISIÓN:	01
	FECHA:	22-agosto-2029

4.4. Delegación total o parcial de la investigación

El Capítulo V del Libro XXVI Parte I del RACP, contiene disposiciones en cuanto a que el Estado del suceso puede delegar total o parcialmente la investigación de un accidente o incidente en otro Estado o en una organización regional de investigación de accidentes e incidentes (RAIO), por acuerdo o consentimiento mutuo. El Apéndice A de este manual, para este caso contempla el procedimiento “PROC006-Delegación parcial o total de la investigación”

- 4.4.1. Panamá como Estado de suceso de una aeronave explotada, matriculada, diseñada y/o fabricada por otro (s) Estado (s), OFINVAA puede delegar la totalidad o partes de la investigación en una autoridad de investigación de accidentes de otro Estado o en una RAIO, a fin de facilitar una investigación oportuna.
- 4.4.2. Cuando toda la investigación se delega en otro Estado u organización regional de investigación de accidentes, se prevé que ese Estado será responsable de la realización de la investigación, comprendidas la publicación del informe final y la notificación ADREP. Cuando se delega parte de la investigación, Panamá como Estado de suceso generalmente conservará la responsabilidad de la realización de la investigación.
- 4.4.3. En el caso de sucesos sobre aguas internacionales con daños en vuelo o lesiones en vuelo a los ocupantes de una aeronave matriculada en Panamá que aterriza en otro Estado, OFINVAA podrá delegar total o parcialmente la investigación en otro Estado, o en una RAIO, por acuerdo o consentimiento mutuo.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO V	
	PÁGINAS:	73 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

CAPITULO V - POLÍTICAS Y PROCEDIMIENTOS DE INVESTIGACIÓN

5.1. Generalidades

- 5.1.1. Este capítulo contiene las políticas y procedimientos generales de la Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos (OFINVAA), con respecto a los requerimientos y guías provistos por la OACI, así como con las mejores prácticas de las agencias de investigaciones de accidentes de algunos otros Estados. Las leyes y reglamentos de la República de Panamá referente a OFINVAA y la investigación de accidentes de aviación en Panamá, proveen las bases legales y reguladoras para las políticas y procedimientos contenidas en el presente manual.
- 5.1.2. La Oficina De Investigación De Accidentes Aéreos (OFINVAA) inicia una investigación sobre las causas de todos los accidentes e incidentes graves bajo la responsabilidad y autoridad de la República de Panamá. Dichas investigaciones se conducen de acuerdo a la dispuesto en el Libro XXVI Parte I del RACP.
- 5.1.3. OFINVAA determina la magnitud de la investigación y los procedimientos a seguir en la conducción del suceso, dependiendo de los resultados que espera obtener de ella para la mejora de la seguridad operacional. La magnitud y la complejidad, como el tamaño y la composición del equipo de investigación son influenciados, por los siguientes factores:
- a) Lesiones, número de muertes, daños al equipo, a terceras partes y al medio ambiente;
 - b) Potenciales riesgos de seguridad operacional subyacentes relacionados al suceso;
 - c) La probabilidad de recurrencia, consecuencias adversas, y la severidad de las consecuencias adversas;
 - d) El historial de accidentes e incidentes relacionados con el tipo de operación, el tamaño y tipo de aeronave, el operador, el fabricante, la autoridad aeronáutica, entre otros; y
 - e) Desviaciones de las regulaciones de seguridad, estándares, procedimientos y las prácticas de la industria.
- 5.1.4. OFINVAA conducirá las investigaciones y completará los informes de todos los accidentes e incidentes, incluyendo el tipo de incidentes graves listados en el Adjunto C del Libro XXVI parte I del RACP.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO V	
	PÁGINAS:	74 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

- 5.1.5.** Recibida la notificación de un suceso que esté bajo la jurisdicción de la Autoridad Aeronáutica Civil de Panamá (AAC) el jefe de La oficina de investigación de accidentes aéreos (OFINVAA), nombrará a un Investigador Encargado (IIC) experimentado con el nivel requerido de experiencia y a expertos adicionales, de acuerdo a lo que sea requerido. El jefe de OFINVAA debe asegurarse que los expertos designados estén compuestos de especialistas en investigación de accidentes de aviación, que posean la experiencia y el entrenamiento adecuado para garantizar una investigación a fondo. En el caso de que el investigador encargado sea el jefe de OFINVAA, este deberá ser nombrado por su superior jerárquico.
- 5.1.6.** El jefe de OFINVAA puede considerar la posibilidad de pedir asistencia a un organismo de investigación de accidentes de aviación de otro Estado en el marco de acuerdos mutuos. El jefe de OFINVAA también podría delegar total o parcialmente la realización de una investigación en un organismo de investigación de accidentes de aviación de otro Estado, o una RAI O, si el suceso lo justificara (Procedimiento 006 del Apéndice A).
- 5.1.7.** Si durante el curso de una investigación, el Investigador a Cargo (IIC) tiene conocimiento o sospecha de un acto de interferencia ilícita (sabotaje u otro ilícito), debe notificarlo inmediatamente a la Dirección de Seguridad de la Aviación. OFINVAA deberá continuar la investigación de Seguridad Operacional paralelamente con toda investigación judicial, y deberá completar el informe final del suceso, teniendo presente la cooperación continua con las autoridades judiciales. Este procedimiento se encuentra detallado en el Apéndice A PROC013.
- 5.1.8.** OFINVAA completará, publicará y difundirá a través del sitio www.aeronautica.gob.pa el informe final de la investigación de conformidad con los requisitos del Libro XXVI del RACP, según la complejidad y los problemas de seguridad operacional del suceso. Cuando se identifiquen deficiencias de seguridad operacional en el curso de una investigación, OFINVAA deberá alentar a las organizaciones pertinentes (líneas aéreas, aeropuertos, fabricantes, organismos de reglamentación y la OACI, cuando se trate de documentos de la OACI, etc.) que adopten medidas de seguridad operacional para impedir que vuelva a suceder un hecho similar. Si fuera necesario, OFINVAA debería expedir recomendaciones de seguridad operacional a la o las organizaciones que estén en condiciones de adoptar medidas de seguridad operacional. Ver PROC025, en el Apéndice A de este manual.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO V	
	PÁGINAS:	75 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

5.1.9. Protección de los registros y archivos de los sucesos de investigaciones de accidentes, incidentes e incidentes graves.

El jefe de OFINVAA liderara y velara por el cumplimiento del presente procedimiento, gestionando los recursos necesarios para la implementación, ejecución y mantenimiento eficiente de las actividades descritas.

Se hará uso de los controles necesarios y adecuados para la identificación, el almacenamiento, la protección y disposición de los documentos, registros e informes de sucesos pertenecientes a la OFINVAA.

Se controlará eficazmente el manejo y uso de los archivos, evitando la sustracción o utilización indebida de la documentación.

Los archivos de los expedientes de las Investigaciones, se almacenarán en archivadores ordenados identificados por año, se mantendrán bajo llave y se encargará de la administración la asistente administrativa en coordinación con el jefe de OFINVAA.

La custodia de los documentos implica la responsabilidad de velar por su adecuada preservación y confidencialidad. La pérdida o extravío de un documento debe ser detectada y corregida a la mayor brevedad.

El Investigador a Cargo (IIC) a una investigación, en un plazo de cinco (5) días hábiles luego de haber ocurrido el suceso, actualizara el registro digital de sucesos (Accidentes, incidentes e incidentes graves) y lista de pilotos accidentados formato Excel ubicado en carpetas compartida OFINVAA (10.10.8.35) donde solo tiene acceso personal de la OFINVAA.

El Investigador a Cargo (IIC) después de ocurrido el suceso será responsable de tomar un número en el formato de control de sucesos formato Excel ubicado en carpetas compartida OFINVAA (10.10.8.35) para armar un file digital y una carpeta física (con todas sus hojas foliadas) siguiendo los estándares para ser almacenada en los archivadores de manera ordenada (Incluye toda documentación referente a la aeronave y del suceso investigado, notificación, informe preliminar, informe final e informe provisional cuando lo amerite.

5.1.10 Orden de las carpetas física y digital, de la documentación antigua a la más reciente:

- 1. Notificación inicial (Con evidencias de su envió).
- 2. Informe de la tripulación
- 3. Formato de designación de IIC



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO V	
	PÁGINAS:	76 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

- 4.Toda documentación del suceso y de la aeronave.
- 5. Informe Preliminar (Con evidencia de su envío, cuando se requiera).
- 6. Informe Provisional (Si se requiere)
- 7. Copia del email del envío y respuestas del proyecto de informe final a los estados de acuerdo al artículo 63 del libro XXVI parte I, para que formulen sus comentarios (si aplica).
- 8. Informe Final (Con su evidencia de envío).

Al final de cada expediente armado deberá reposar una tabla de contenido de toda documentación que forma parte del file del suceso.

El Investigador encargado (IIC), una vez culminado el proceso de armado del expediente del suceso, se procede a archivar el file en el orden establecido por año y deberá actualizar registro digital de sucesos (Accidentes, incidentes e incidentes graves) colocar en columna de estado este file fue cerrado, formato Excel ubicado en carpetas compartida OFINVAA (10.10.8.35).

Los expedientes que no se han logrado completar ya que la investigación está en proceso reposaran en un espacio hasta completar su ciclo para luego ser incorporado en los archivos.

Control de calidad de los expedientes de OFINVAA.

Anualmente el jefe de OFINVAA y/o asistente administrativa revisarán los documentos contenidos en los archivos para verificar que se está cumpliendo con el orden establecido de la documentación de cada expediente.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO V	
	PÁGINAS:	77 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026



OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AEREOS (OFINVAA)

TABLA DE CONTENIDO:

A.

B.

C.

D.

F.

G.

H.

I.

J.

K.

Matricula:

Fecha del suceso:

Expediente No.

Tabla de contenido para portada de cada file cerrado.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO V	
	PÁGINAS:	78 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

5.2. Derechos, Facultades y Obligaciones de los Investigadores

Los investigadores de OFINVAA tienen los siguientes derechos y facultades, que son conformes a las obligaciones del Estado panameño:

- a) Acceso sin restricciones y control absoluto al lugar del accidente y a los restos de las aeronaves.
- b) Acceso sin restricciones y control absoluto sobre todos los materiales pertinentes para la investigación del accidente/incidente, pruebas, documentos, etc., incluidos los registros del servicio de tránsito aéreo (ATS) y los registradores.
- c) El derecho de realizar un examen y ensayo detallado de material/pruebas pertinentes sin demora o interferencia.
- d) El derecho y la obligación de no divulgar cierta información sobre la investigación de accidentes e incidentes para fines que no sean la investigación de accidentes o incidentes, a menos que las autoridades competentes designadas por el Estado determinen que, conforme a la legislación nacional y con sujeción al RACP, Libro XXVI, la divulgación o uso de dicha información es más importante que las probables consecuencias adversas, a nivel nacional e internacional, podría tener tal decisión para esa investigación o futuras investigaciones. Dicha información incluye:
 - i. Las grabaciones de las conversaciones en el puesto de pilotaje y las grabaciones de las imágenes de a bordo, y toda transcripción de las mismas; y
 - ii. Los registros bajo la custodia o el control de la autoridad de investigación de accidentes son:
 - Todas las declaraciones tomadas a las personas por la autoridad de investigación en el curso de la misma;
 - Todas las comunicaciones entre personas que hayan participado en la operación de la aeronave;
 - La información de carácter médico o personal sobre personas implicadas en el accidente o incidente;
 - Las grabaciones de las conversaciones en las dependencias de control de tránsito aéreo y las transcripciones de las mismas;
 - Los análisis efectuados y las opiniones expresadas acerca de la información, incluida la información contenida en los registradores de vuelo, por la autoridad de investigación de accidentes y los



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO V	
	PÁGINAS:	79 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

representantes acreditados en relación con el accidente o incidente;
y

- El proyecto de informe final de la investigación de un accidente o incidente.

5.3. Derechos, Facultades y Obligaciones de la Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos

- 5.3.1.** Solicitar los servicios de la policía local o de otras personas autorizadas para asegurar la protección del lugar del accidente, incluida la aeronave y su contenido, hasta el momento en que OFINVAA pueda asumir directamente la custodia y seguridad de la aeronave y su contenido.
- 5.3.2.** Asegurar que la aeronave, su contenido y otros medios de prueba pertinentes permanezcan intactos, en la medida posible, hasta que llegue un representante acreditado y los examine, si así se solicita.
- 5.3.3.** Asegurar, en el caso de investigación de un suceso, que todos los registros de comunicaciones ATS, datos radar y documentos relacionados con el vuelo se protejan y mantengan seguros.
- 5.3.4.** Permitir que los representantes acreditados de los Estados de matrícula, del explotador, de diseño, de fabricación y todo otro Estado, participen en toda la investigación.
- 5.3.5.** Permitir que los asesores que asistan a los representantes acreditados participen en una investigación en la medida necesaria para que la participación de los representantes acreditados sea eficaz.
- 5.3.6.** Permitir la participación de expertos de Estados cuyos nacionales hayan perecido o sufrido lesiones graves. A dichos expertos se les debería permitir:
- a) visitar el lugar del accidente;
 - b) tener acceso a la información fáctica pertinente, que apruebe para divulgación al público el Estado que realiza la investigación, así como a la información sobre el progreso de la investigación; y
 - c) recibir una copia del informe final.

Nota. — A los expertos nombrados con arreglo a las disposiciones del Anexo 13 de la OACI, párrafo 5.27, no se les permite necesariamente participar en la investigación propiamente dicha; más bien, se les da acceso limitado (mencionado antes) con respecto a las circunstancias relativas a la muerte o lesiones sufridas por nacionales de los Estados a que pertenecen. Del mismo modo, se les debería permitir prestar asistencia en la identificación de las víctimas y en reuniones con sobrevivientes de sus respectivos Estados.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO V	
	PÁGINAS:	80 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

- 5.3.7.** Dar a los representantes acreditados bajo el control del IIC el derecho de participar en todos los aspectos de la investigación, en particular:
- a) Visitar el lugar del accidente;
 - b) Examinar los restos de la aeronave;
 - c) Obtener información de los testigos y sugerir posibles aspectos sobre los que cabría interrogar;
 - d) Tener pleno acceso a todas las pruebas pertinentes lo antes posible;
 - e) Obtener copias de todos los documentos pertinentes;
 - f) Participar en el examen del material grabado;
 - g) Participar en actividades de investigación que se lleven a cabo fuera del lugar del accidente, tales como exámenes de componentes, presentaciones técnicas, ensayos y simulaciones;
 - h) Participar en las reuniones sobre el progreso de la investigación, incluidos los debates relativos a análisis, conclusiones, causas, factores contribuyentes y recomendaciones en materia de seguridad operacional; y
 - i) Aportar información respecto a los diversos elementos de la investigación.
- 5.3.8.** Invitar al fabricante (o fabricantes) (diseño de tipo y/o montaje final de la aeronave) a que participen en la investigación, cuando ni el Estado de diseño ni el Estado de fabricación nombren un representante acreditado.
- 5.3.9.** Solicitar la ayuda de los mejores expertos técnicos de cualquier procedencia para suplementar su personal de investigación, en caso que sea necesario.
- 5.3.10.** Proteger pruebas y mantener segura la custodia de la aeronave y su contenido durante el período de tiempo que sea necesario para realizar la investigación, incluyendo la protección para evitar nuevos daños, el acceso de personas no autorizadas, robos o deterioros.
- 5.3.11.** Fotografiar y documentar mediante medios apropiados las pruebas de carácter transitorio para evitar la pérdida de las mismas.
- 5.3.12.** Ensayar y examinar los componentes de la aeronave, que podrían causar daños a los componentes durante dichos ensayos y exámenes.
- 5.3.13.** Coordinar las actividades entre OFINVAA y las autoridades judiciales para asegurar que el único fin de la investigación sea la prevención de accidentes



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO V	
	PÁGINAS:	81 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

y que todo procedimiento judicial o administrativo para determinar la culpa o responsabilidad sea independiente de la investigación.

- 5.3.14. Asegurar que se lleven a cabo autopsias, así como pruebas de toxicología, en los miembros de la tripulación y pasajeros para fines de investigación médica. También debería realizarse el examen médico de los miembros de la tripulación y los pasajeros sobrevivientes y del personal aeronáutico involucrado en el suceso, tales como controladores de tránsito aéreo, si el IIC lo considera necesario.
- 5.3.15. Para las investigaciones que realicen otros Estados, proporcionar al Estado que realiza la investigación:

a) (En todos los casos) toda la información pertinente solicitada por ese Estado; y

b) (En todos los casos) información acerca de una aeronave que antes de que ocurriera un accidente o incidente usó o normalmente hubiera usado las instalaciones o servicios panameños. Por ejemplo, debería proporcionarse al Estado que realiza la investigación toda la información sobre la tripulación de vuelo y el mantenimiento de la aeronave, los registros de ATS y las condiciones meteorológicas, etc., relacionada con el suceso.
- 5.3.16. Nombrar un representante acreditado proveniente de OFINVAA en el caso de un accidente de una aeronave de una masa máxima de más de 2 250 kg, cuando lo solicite expresamente el Estado que realiza la investigación.
- 5.3.17. Impedir que el representante acreditado y los asesores nombrados por OFINVAA, divulguen información sobre el progreso y las conclusiones de la investigación, sin el expreso consentimiento del Estado que realiza la investigación.
- 5.3.18. Reabrir una investigación si se obtienen nuevas pruebas de suficiente importancia.
- 5.3.19. Divulgar los hechos, condiciones y circunstancias en el curso de una investigación con miras a informar al público viajero e impedir sucesos futuros.
- 5.3.20. Identificar las deficiencias de seguridad operacional durante el curso de las investigaciones y en el informe final de la investigación con miras a promover medidas de seguridad operacional haciendo recomendaciones a las autoridades competentes, los organismos y las entidades encargadas de la seguridad operacional de la aviación.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO V	
	PÁGINAS:	82 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

5.4. Procedimiento para la Designación del Investigador Encargado (IIC)

Con el objetivo de iniciar cuanto antes el proceso de investigación, una vez se reciba la notificación de un suceso ocurrido en territorio panameño, el Jefe de OFINVAA nombrará un Investigador Encargado (IIC), para tal fin, se ha desarrollado el procedimiento PROC004 en el Apéndice A de este manual.

5.5. Procedimiento para la Conformación de la Junta de Investigación de Accidentes

5.5.1. OFINVAA ha desarrollado el procedimiento PROC007 para el nombramiento de la Junta de Investigación de Accidentes Aéreos, cuando se trate de investigar sucesos de aviación de las siguientes características:

- a) Accidentes de interés internacional;
- b) Si es muy grave;
- c) Eventos de alto impacto mediático de cualquier índole;
- d) Accidentes de aeronaves de transporte aéreo comercial regular de pasajeros con peso superior a cinco mil setecientos kilogramos (>5,700 kg); y
- e) Cualquier otro suceso a juicio del equipo de OFINVAA.

5.6. Representantes Acreditados

5.6.1. Cada representante acreditado es el representante oficial de su Estado y, como tal, es responsable de asegurar los intereses de seguridad operacional de su Estado en la investigación. Los representantes acreditados son los enlaces esenciales entre el Estado que realiza la investigación y los Estados que tienen intereses directos en el suceso. El Estado de matrícula, el Estado del explotador, el Estado de diseño, el Estado de fabricación y cualquier otro Estado que, a pedido, proporciona información, instalaciones y servicios o expertos están normalmente representados por un representante acreditado. En el Capítulo V del Libro XXVI, Parte I del RACP, se especifican las condiciones bajo las cuales estos Estados están facultados para designar un representante acreditado, incluyendo las obligaciones de éste y sus derechos de acceso, entre otras cosas, al lugar del accidente, las pruebas relevantes y todos los documentos pertinentes. La guía esencial para la realización de investigaciones en las que participan representantes acreditados integra un



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO V	
	PÁGINAS:	83 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

espíritu de cooperación, participación, acceso a toda la información pertinente, confianza mutua y consultas.

- 5.6.2. Idealmente, los representantes acreditados deberían llegar al lugar del accidente con la menor demora posible. Para este fin, en el Anexo 9 de la OACI sobre Facilitación se tiene en cuenta el ingreso temporario en un Estado contratante para fines de participación en una investigación de accidentes. En circunstancias normales, debería indicarse al representante acreditado que se dirija directamente al lugar del accidente y se ponga en contacto con el investigador encargado.
- 5.6.3. Cuando el representante acreditado llega, OFINVAA debe haber recibido la comunicación indicando la designación del representante acreditado y su fecha de llegada.
- 5.6.4. Durante la investigación, el representante acreditado debería mantener estrecho contacto con el investigador encargado (IIC) más que participar en un grupo determinado. De esta forma, contaría con un panorama general de todos los hechos relativos al accidente y poder así responder mejor a las necesidades de la investigación.
- 5.6.5. El Representante Acreditado debe tener libertad para comunicar la información sobre la investigación a sus propias autoridades gubernamentales; no obstante, no debe difundir información sobre la marcha y las conclusiones de la investigación sin consentimiento expreso del IIC, ejerciendo considerable cuidado por asegurar la preservación de datos de carácter confidencial.
- 5.6.6. El representante acreditado debería adoptar precauciones apropiadas para asegurar la adecuada transmisión y tratamiento de información confidencial de la investigación. En algunas situaciones, el representante acreditado debería utilizar las instalaciones de comunicaciones que puedan estar disponibles en el más cercano establecimiento diplomático o consular de su gobierno, dado que la seguridad de las comunicaciones por correo electrónico, facsímile u otros servicios públicos no puede garantizarse.
- 5.6.7. Una vez llegado el representante acreditado, el investigador encargado debería proporcionarle una actualización exhaustiva de la investigación y copias de toda la información relevante y documentos pertinentes. El investigador encargado también debería asegurar que el personal de investigación, particularmente los presidentes de los grupos, son



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO V	
	PÁGINAS:	84 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

presentados a los representantes acreditados y sus asesores y se les comunican sus derechos y responsabilidades.

- 5.6.8.** En los casos en que el investigador encargado requiera documentos o información, la realización de exámenes de componentes de la aeronave en el Estado de matrícula, el Estado del explotador, el Estado de diseño, el Estado de fabricación o cualquier otro Estado, es responsabilidad del representante acreditado tratar de satisfacer dicha petición y aplicar su autoridad en su propio Estado, para asegurar que la misma se cumple en la medida compatible con las políticas de su gobierno.
- 5.6.9.** Durante las etapas posteriores de la investigación, en las cuales se examina la importancia de los hechos establecidos, es conveniente que el representante acreditado se mantenga plenamente informado y se le invite a expresar sus opiniones, en particular cuando se están elaborando conclusiones que tienen relación con personas, organizaciones o actividades dentro de su Estado.
- 5.6.10.** Al Representante Acreditado se le debe facilitar una credencial para acceder al área de la investigación. El IIC debe tramitar este documento.

5.7. Asesores de los Representantes Acreditados

- 5.7.1.** Un asesor del representante acreditado es una persona designada por un Estado, sobre la base de sus cualificaciones, para ayudar al representante acreditado en una investigación. Un Estado facultado para designar un representante acreditado también lo estará para designar uno o más asesores que ayuden a éste en la investigación. Normalmente, los asesores serán representantes del explotador de la aeronave, el fabricante de la aeronave y/o la autoridad.
- 5.7.2.** Se permitirá a los asesores que ayuden a los representantes acreditados, bajo la supervisión de éstos, que participen en la investigación en la medida necesaria para permitir que los representantes acreditados participen en forma eficaz. Además, el investigador encargado puede invitar a sus asesores a proporcionar sus conocimientos expertos a uno o más grupos en la investigación.

5.8.Observadores y Participantes

- 5.8.1.** La condición de observador o participante es un privilegio otorgado por el Estado que realiza la investigación a una persona que tiene interés directo en la misma y que cuenta con los conocimientos y experiencia para contribuir



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO V	
	PÁGINAS:	85 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

al logro del objetivo de la investigación. Entre otras, podrá otorgarse condición de observador o participante a las personas siguientes: personas que representan un departamento u órgano estatal, al propietario y al explotador de la aeronave, a sindicatos o asociaciones de empleados.

- 5.8.2. El IIC debe comunicar por escrito a todos los observadores y participantes sus derechos y responsabilidades. A este respecto, OFINVAA cuenta con un documento que estipula los términos y condiciones para el otorgamiento de la condición de observador o participante. Este documento de nombramiento debe estar firmada por el observador o participante y el investigador encargado. Adicional, el observador deberá firmar el Acuerdo y declaración de confidencialidad y no conflicto de interés, formulario AAC-OFINVAA-009.
- 5.8.3. OFINVAA podrá retirar o hacer que se retire a un observador o participante de una investigación por las siguientes condiciones:

a) Si esa persona infringe una condición establecida por OFINVAA acerca de su presencia, o

b) Si, en opinión de OFINVAA, esa persona tiene conflicto de interés que impide realizar la investigación.
- 5.8.4. Un observador o participante, bajo la supervisión de un investigador de OFINVAA podrá:

a) Asistir al sitio o sitios del suceso;

b) Examinar la aeronave y sus componentes o contenidos que intervinieron en el suceso;

c) A menos que lo prohíban las leyes, examinar cualquier documento (correspondencia, memorando, Libro, plan, mapa, dibujo, diagrama, ilustración o gráfica, película, grabación de sonido, video, archivos y datos electrónicos, así como cualquier copia de los mismo)., así como cualquier otra evidencia pertinente relacionada con:

i. La actividad de aviación durante la cual se produjo el suceso;

ii. El personal de tripulación involucrado en el suceso; y

iii. La aeronave, sus componentes y contenido.
- 5.8.5. A menos que sea autorizado por el IIC o el Jefe de OFINVAA, el observador o participante no tienen derecho a asistir a la entrevista de un testigo durante una investigación.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO V	
	PÁGINAS:	86 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

- 5.8.6.** Si se invita al propietario del componente sometido a prueba, así como a cualquier persona que, por motivos razonables, pudiera tener el mismo derecho, a observar las prueba, dichas personas podrán:
- a) Grabar o hacer grabar el estado en que se encuentra el componente sometido a prueba antes, durante y después de la prueba; y
 - b) Estar representadas por una persona con el conocimiento técnico y experiencia en la materia de la prueba.

Nota. — Según el Doc 9756-Parte II, capítulo 3, un observador sería un representante de un departamento gubernamental involucrado, autorizado por la autoridad correspondiente para participar en una investigación con carácter de observador y un participante sería una persona autorizada por la autoridad correspondiente a participar en la investigación porque en opinión de dicha autoridad, la persona tiene interés directo en el asunto investigado y cuenta con la experiencia y conocimientos para contribuir al logro del objetivo de la autoridad.

5.9. Investigación de Accidentes Importantes

La investigación de un accidente importante normalmente exige un equipo de muchos investigadores para abarcar todos los aspectos del suceso. Este equipo debería estar dirigido por un investigador encargado con una profunda comprensión de la legislación y reglamentos nacionales aplicables; un sólido conocimiento de las normas, métodos recomendados, directrices y protocolos internacionales; y, experiencia en la realización de investigaciones de accidentes de grandes aeronaves. El investigador encargado es responsable de la dirección y realización de todos los aspectos de la investigación desde el comienzo de la misma hasta el momento en que se presenta el informe final.

5.9.1. Respuesta a una notificación

La inmediata notificación de accidentes a OFINVAA es fundamental, debido a que la adecuada realización de una investigación exige la rápida llegada de los investigadores al lugar del accidente. Toda demora en su llegada puede resultar en el deterioro o desaparición de pruebas esenciales, desplazamiento o manipulación inadecuada de los restos, corrosión de éstos y borradura de huellas en el terreno.

5.9.2. Protección de la documentación

Desde el comienzo mismo de la investigación, es importante proteger los documentos de carácter operacional y de mantenimiento de la aeronave accidentada, así como todo otro documento pertinente al suceso. Los



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO V	
	PÁGINAS:	87 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

documentos que se necesitarán para la investigación dependen del carácter del accidente. El investigador encargado, debe decidir tan pronto como sea posible qué documentos se deben obtener y asegurar que se establece comunicación con las organizaciones pertinentes para solicitarles dichos documentos. El investigador encargado debería recordar a los representantes acreditados, al explotador de servicios aéreos y a los fabricantes que los documentos solicitados se requieren con carácter urgente. Estos documentos deberían proporcionarse a través del correo electrónico o podrían transportarse al lugar del accidente como equipaje personal a bordo de aeronaves.

5.9.3. Fase sobre el terreno de la investigación

- a) El tamaño y la organización del equipo investigador se basará en las circunstancias y particularidades del accidente, para tal fin, el IIC deberá determinar:
 - i. La cantidad de expertos que necesitará; los expertos disponibles dentro de OFINVAA y/o cómo suplir la necesidad de los expertos, de no tenerlos disponibles;
 - ii. El número de grupos y la cantidad personal asignado a cada grupo de investigación;
- b) Para dirigir eficazmente la investigación, el investigador encargado debe mantenerse informado respecto al progreso de la misma y mantener comunicación abierta entre todos los miembros del equipo de investigación, para tal fin, el IIC deberá:
 - i. Tan pronto como sea posible después de llegar al lugar del accidente, debería celebrar una reunión de organización. Durante la misma el investigador encargado asignará responsabilidades a los grupos investigadores;
 - ii. Con carácter diario y al final de cada jornada, debería celebrar reuniones de equipos investigadores. La finalidad de las mismas debería ser determinar la marcha y la situación de la investigación, identificar aspectos estratégicos que afectan la misma e identificar toda cuestión de seguridad importante.
 - iii. En las reuniones de fin de jornada, el presidente de cada grupo investigador debería informar sobre la labor significativa realizada, la información de hechos importantes determinados, la labor importante que no se haya concluido, la información importante faltante, todo aspecto de seguridad revelado, las actividades de investigación planificadas para el día siguiente y el plan de investigación revisado del grupo.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO V	
	PÁGINAS:	88 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

- iv. En la reunión de fin de jornada, el investigador encargado debería ajustar el plan de la investigación.
- c) Antes de dejar el sitio del suceso, el IIC deberá considerar lo siguiente:
- i. Los presidentes de los grupos investigadores deberían recoger copias de cualquier fotografía e informes preparados por los miembros del equipo; preparar un informe de campo del grupo sobre la labor completada y la labor que todavía debe realizarse; identificar todos los posibles aspectos de seguridad operacional, incluyendo los planes para validarlos; y coordinar la colocación y archivo de todos los documentos, registros y componentes;
 - ii. Examinar los informes de los grupos relativos a la fase sobre el terreno y la condición de las listas de verificación de los grupos, así como los planes para investigaciones posteriores a la fase sobre el terreno, incluyendo las tareas necesarias y los plazos correspondientes;
 - iii. Actualizar el plan de investigación, incluyendo las tareas de investigación completadas y la labor de investigación que queda por hacer;
 - iv. Celebrar una reunión final del equipo durante la cual deberían asignarse tareas y plazos a los presidentes de los grupos de investigación;
 - v. Asegurar que todos los restos de interés necesarios han sido trasladados del lugar; que todos los restos que ya no se necesitan para la investigación han sido devueltos a sus propietarios; y que la responsabilidad por el sitio del accidente se ha transferido a la autoridad local correspondiente o al propietario de la aeronave.

5.9.4. Etapa posterior a la fase sobre el terreno

- a) La etapa posterior a la fase sobre el terreno entraña la continua recolección y validación de pruebas; el examen de todos los documentos pertinentes sobre el personal, compañía, aeronave, instalaciones, gobierno y de otro tipo; el examen en laboratorio de los restos seleccionados; el ensayo de componentes y sistemas seleccionados; la lectura y análisis de los registros; la realización de nuevas entrevistas; la determinación de la secuencia de los sucesos; el análisis de toda la información de la investigación; y la finalización de los informes técnicos y del grupo, de ser necesario. La etapa posterior a la fase sobre el terreno puede insumir varios meses, dependiendo del volumen y complejidad de la investigación.
- b) El investigador encargado debería celebrar frecuentes reuniones de equipo orientadas a la toma de decisiones y planificadas regularmente, así como reuniones adicionales para aspectos significativos o para asuntos que exigirán



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO V	
	PÁGINAS:	89 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

un cambio del plan de investigación. Concretamente, es prudente que el investigador encargado convoque una reunión de planificación de la investigación poco después de que el equipo regrese del lugar del accidente. A esta reunión deberían concurrir los presidentes de los grupos y la administración superior, y debería constituir un ámbito para el debate sobre el alcance de la investigación, los aspectos principales y la programación de futuras tareas de investigación. Todos los miembros del equipo deberían comprender que no tienen que esperar la celebración de una reunión de este tipo para comunicar información nueva y significativa.

- c) Para asegurar el progreso continuo de la investigación, el investigador encargado debería cerciorarse de que todos los miembros del equipo, consultan regularmente el Organigrama de actividades del sistema para dirigir la investigación y las secciones correspondientes de la Lista de verificación de actividades del sistema para dirigir la investigación.

5.9.5. Información sobre la investigación

La difusión oportuna y eficaz de información sobre la investigación, incluyendo los informes preliminares y de otro tipo, las declaraciones provisionales, los informes finales y las recomendaciones de seguridad, es importante para asegurar que todos los participantes involucrados en el suceso se mantienen informados sobre la marcha de la investigación y sobre las deficiencias de seguridad operacional reveladas.

5.10. Investigación de Incidentes y Accidentes Menores

5.10.1. Generalidades:

- a) La investigación de incidentes y accidentes de menor magnitud puede realizarse con un investigador, en ocasiones asistido por uno o más investigadores adicionales. En tales situaciones, el investigador encargado será responsable de la organización, realización y relación del informe de la investigación, y también participará activamente en la labor de investigación con arreglo a sus conocimientos y antecedentes. Si, por ejemplo, el investigador encargado tiene antecedentes como piloto, entonces otro miembro del equipo podría tener diferentes conocimientos técnicos y antecedentes. Dependiendo de las circunstancias del suceso, otros expertos temáticos (como servicios de tránsito aéreo, performance de la aeronave, registradores y factores humanos) podrían asignarse al equipo de investigación.
- b) Las investigaciones de magnitud menor variarán según el suceso. Por ejemplo, la investigación podría ser una investigación sobre el terreno para la cual la totalidad o parte de los investigadores se desplegará en el sitio del suceso, en



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO V	
	PÁGINAS:	90 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

- lugar de la aeronave, las oficinas de la línea aérea o la dependencia del tránsito aéreo o, podría tratarse de una investigación de oficina en la que la totalidad o gran parte de la investigación se realiza en la sede de OFINVAA.
- c) Cuando un accidente de magnitud menor ocurre en un aeródromo, probablemente existan considerables presiones para trasladar los restos de modo que puedan reanudarse las operaciones normales. En el mismo sentido, para los incidentes que ocurren durante el vuelo o en el área de maniobras del aeropuerto, puede haber considerable presión para trasladar la aeronave y volver a asignarla a sus operaciones normales. En ambas situaciones, la preocupación principal de la investigación debería ser la posible pérdida de pruebas. A este respecto, el investigador deberá establecer una prioridad en la documentación adecuada del sitio del accidente o de la aeronave antes de su traslado.
 - d) Para los incidentes en los que se ha registrado poco o ningún daño, probablemente existirán considerables presiones para devolver la aeronave a las operaciones normales. La extracción de un registrador puede demorar el despacho de una aeronave en condiciones de servicio. Al respecto, el investigador puede establecer prioridades. En primer lugar, asegurar que los registros de vuelo se protegen adecuadamente; en segundo lugar, determinar si los registros son necesarios para las investigaciones; en tercer lugar, descargar los registros y, finalmente, librar la aeronave a sus operaciones normales.
 - e) En el caso de incidentes y accidentes de menor magnitud, puede resultar difícil obtener apoyo en el lugar de todas las entidades interesadas en la investigación, como de otros Estados, líneas aéreas y fabricantes de la aeronave y componentes. Como resultado, deberán encararse actividades adicionales para asegurar las buenas comunicaciones entre los investigadores de OFINVAA y otras entidades durante toda la investigación.

5.10.2. Respuesta a una notificación

- Las siguientes son consideraciones importantes relacionadas con incidentes y accidentes de menor magnitud:
- a) Comunicarse inmediatamente con la fuente de la notificación para cerciorarse de que se ha proporcionado toda la información necesaria, determinar quién y cuáles entidades pueden haber estado involucradas en el suceso, determinar qué otras partes han sido informadas del mismo y determinar también qué medidas se han adoptado en respuesta al suceso.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO V	
	PÁGINAS:	91 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

- b) Notificar a las autoridades nacionales y locales, servicios de tránsito aéreo y otras organizaciones que puedan estar involucradas o tener interés en el suceso con respecto a:
- i. El tipo de investigación que se realizará;
 - ii. La necesidad de asegurar y proteger el sitio del suceso, la aeronave, los restos, y cualquier otro equipo involucrado para asegurar su preservación, así como el requisito de conservar y fotografiar toda prueba de carácter transitorio;
 - iii. El requisito de asegurar y proteger toda la documentación y registros relacionados con el suceso; y
 - iv. La urgencia de obtener los nombres e información de contacto de todos aquellos que hayan estado involucrados en el vuelo del suceso, así como todos los testigos oculares.

5.10.3. Protección de la documentación:

- a) Desde el comienzo mismo de la investigación, es importante proteger los documentos operacionales y de mantenimiento de la aeronave del suceso, así como todo otro documento pertinente al mismo. Los documentos necesarios para la investigación también dependen del carácter del suceso. El investigador encargado debe decidir, tan pronto como sea posible, qué documentos se necesitan y ponerse en contacto con las organizaciones pertinentes para recoger los mismos.
- b) El investigador encargado o la persona por él delegada deberán ponerse en contacto con las entidades correspondientes de preferencia por teléfono, correo electrónico u otro medio adecuado, para pedir que se protejan los documentos y registros necesarios.
- c) En caso de que la aeronave involucrada cuente con CVR y FDR, y el IIC considere que los registros de estos dispositivos pueden aportar información importante para la investigación, se procederá a solicitarlos al Operador, ya sea a través de la remoción de los dispositivos o, si es posible, la extracción de los registros solamente.

5.10.4. Fase sobre el terreno de la investigación

Al llegar al lugar del suceso, los investigadores deberían reunirse con los jefes de los equipos de extinción de incendios y salvamento, policía y otros funcionarios para determinar la situación en el lugar del accidente, quien tiene el control, lo que se ha hecho y lo que no se ha hecho. Antes de asumir el control del lugar, el IIC deberá evaluar las circunstancias del suceso, la geografía,



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO V	
	PÁGINAS:	92 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

condición física y límites del lugar, los riesgos que existen y las necesidades para asegurar la seguridad de protección del lugar. Cuando esté dispuesto a asumir el control del sitio, el investigador debería establecer los límites del mismo, la seguridad y los procesos de control de acceso. Para accidentes de menor magnitud, sería prudente recurrir a las autoridades policiales locales para asegurar y proteger el sitio del incidente. Esto relevaría a los investigadores de esa tarea y les permitiría concentrarse en otros asuntos de la investigación.

5.10.5. Etapa posterior a la fase sobre el terreno

Finalizada la fase sobre el terreno, el IIC deberá continuar con los siguientes procesos:

- a) Recolección y validación de pruebas
- b) Examinar todos los registros (personal, empresa, aeronave, instalaciones, entre otros).
- c) Si es requerido, enviar a laboratorios:
 - i. los restos seleccionados para su respectivo examen,
 - ii. ensayo de componentes y sistemas seleccionados,
 - iii. lectura y análisis de registros
- d) Realizar nuevas entrevistas, de ser necesario,
- e) Determinar la secuencia de los hechos
- f) Analizar toda la información de la investigación,
- g) Generar el informe final
- h) Esta fase puede abarcar varios meses, dependiendo de la magnitud y complejidad de la investigación.

5.10.6. Información sobre la investigación

La difusión oportuna y eficaz de la información sobre la investigación, incluyendo los informes preliminares y de otros tipos, declaraciones provisionales, informes finales y recomendaciones de seguridad operacional, es importante para asegurarse de que todas las personas involucradas o implicadas en el suceso se mantienen informadas sobre la marcha de la investigación y si hubiera deficiencias de seguridad operacional reveladas. En el capítulo 9 de este manual se detallan los diferentes tipos de informes.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO VI	
	PÁGINAS:	93 DE 334
	REVISIÓN:	ORIGINAL
	FECHA:	06-05-2022

CAPITULO VI – INVESTIGACIÓN DE ASPECTOS OPERACIONALES (OPS),
FACTORES HUMANOS (HF) Y LA ORGANIZACIÓN

Guía de OFINVAA para garantizar que se investiguen, de manera exhaustiva, los aspectos relativos a las operaciones, los factores humanos y la organización, según sea necesario durante una investigación de un accidente o incidente.

6.1 Generalidades

- 6.1.1 El propósito de esta guía es proporcionar a la Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos (OFINVAA) los lineamientos y pasos que deben seguirse para garantizar que, durante una investigación, se analicen de manera exhaustiva los aspectos relacionados con las operaciones, los factores humanos y la organización, según corresponda.
- 6.1.2 Dado que se trata de una guía, los aspectos a considerar dependerán del tipo de operación y de la complejidad del accidente o incidente en investigación.
- 6.1.3 La investigación de operaciones tiene como objetivo examinar e informar los hechos vinculados con el historial de vuelo, así como con las actividades de la tripulación antes, durante y después del vuelo en el que ocurrió el suceso, con el fin de identificar posibles factores contribuyentes y oportunidades de mejora en materia de seguridad operacional.

6.2 Guía

Investigar los aspectos relativos a las Operaciones

El investigador encargado o quien designe como investigador recopilara y examinara los siguientes aspectos:

Nota. Es importante tomar en cuenta que hay aspectos que se investigan en este apartado que también pueden corroborarse mediante la información obtenida de otras fuentes (ejemplo: la trayectoria del vuelo) y que la investigación de esta área, si bien se centra en los aspectos mencionados a continuación, se relaciona con otras áreas de la investigación en general.

Historial de la tripulación

Datos personales:

- a) Nombre, edad, sexo.
- b) Servicio desempeñado a bordo (piloto, copiloto, etc.)



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO VI	
	PÁGINAS:	94 DE 334
	REVISIÓN:	ORIGINAL
	FECHA:	06-05-2022

- c) Resumen general de la carrera de aviación (instrucción inicial y subsiguiente, capacitación especializada, estudios cursados, empleadores y secuencia de funciones desempeñadas, condiciones bajo las cuales se obtuvieron diversas licencias y habilitaciones, validez de las licencias actuales, accidentes o incidentes anteriores y causas de los mismos)
- d) Historial clínico (incluidas las enfermedades recientes o la interrupción de la actividad de vuelo, último examen médico, investigación del factor de fatiga, tales como tiempo de trabajo y de descanso dentro de los 28 días anteriores al accidente; investigue las actividades desarrolladas dentro de los últimos 7 días y las últimas 72 horas antes del accidente).
- e) Experiencia general y experiencia respecto al tipo de aeronave relacionada con el accidente (examen de los libros de vuelo, total de horas de vuelo (diurno nocturno, instrumentos si es pertinente – total, dentro de los últimos 90 días, últimos 28 días y últimas 24 horas antes del accidente), tipo de instrucción en tierra (simulador de vuelo, etc.) e instrucción de vuelo, ultimas verificaciones de habilidad profesional y verificaciones en tierra y vuelo, incluido el conocimiento de procedimientos de emergencia, ejercicio de evacuación de emergencia, evaluación de supervisores, controladores o explotadores).
- f) Experiencia en la ruta o en el aeródromo en que ocurrió el accidente (conocimiento de la ruta, condiciones IMC o VMC encontradas antes, numero de aterrizajes o despegues, conocimiento de procedimientos).

Actividades antes, durante y después del accidente

a) Actividad antes del accidente

- Las actividades dentro de los últimos 7 días y las últimas 72 horas antes del accidente, con particular referencia a factores psicológicos que pueden haber tenido importancia respecto al desempeño de los miembros de la tripulación, su condición física con relación al ciclo de trabajo y de descanso e irregularidad en las comidas, particularmente si ha habido un cambio de longitud considerable en un vuelo reciente.
- Circunstancias y distancias relacionadas con el viaje al aeropuerto antes de comenzar las funciones de la tripulación y cada actividad de la tripulación en preparación para el vuelo (cómputo de masa y centraje, carga de combustible, plan de vuelo, previsiones meteorológicas, verificaciones previas al vuelo, etc.)



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO VI	
	PÁGINAS:	95 DE 334
	REVISIÓN:	ORIGINAL
	FECHA:	06-05-2022

- El horario de actividades y guardia durante el vuelo (se puede obtener a partir de declaraciones de miembros de la tripulación sobrevivientes y/o grabaciones o declaraciones respecto a las comunicaciones tierra/aire.

b) Actividad durante el accidente

A la luz de la información obtenida según trate de reconstruir el papel y el comportamiento de cada uno de los miembros de la tripulación durante la secuencia de las fases del accidente propiamente dicho. Examine junto con la investigación de Factores humanos la contribución de factores tales como, la disposición del puesto de pilotaje, los tipos de palancas de mando, conmutadores, etc. Es necesario tener presente consideraciones similares para examinar los aspectos de lesiones y/o posibilidades de sobrevivencia del accidente.

c) Actividad después del accidente

Debe considerar los siguientes puntos:

- Actividades de la tripulación inmediatamente después del accidente (condición física después del impacto, condiciones bajo las cuales la tripulación evacuó la aeronave, participación de los miembros de la tripulación en la evacuación de los pasajeros y organización de rescate).
- Actividades subsiguientes (exámenes médicos y verificaciones llevadas a cabo o previstas, pruebas de competencia en tierra y vuelo, testimonios varios).

Cualificaciones / competencia de la tripulación

- a)** Examinar el nivel de cualificaciones de cada miembro de la tripulación para determinar si el vuelo se llevó a cabo en conformidad con la experiencia e instrucción de la tripulación.
- b)** Los reglamentos aplicables para que el Estado otorgue certificados, deben ser examinados y compararlos con los registros de instrucción de la tripulación, las evaluaciones y las entradas en el libro de vuelo, según corresponda.
- c)** Examinar los reglamentos aplicables para verificar que son adecuados.
- d)** Examinar las cualificaciones y competencias para aeropuertos específicos si aplica.

Período de vuelo, o de servicio y de descanso de la tripulación



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO VI	
	PÁGINAS:	96 DE 334
	REVISIÓN:	ORIGINAL
	FECHA:	06-05-2022

- a) Examinar si los periodos de descanso de la tripulación establecidos en el reglamento son adecuados con relación a la duración del periodo de vuelo y de servicio de tripulación y la cantidad de descanso previsto antes de comenzar las actividades de vuelo.
- b) Examinar los registros de hotel y entrevistar a parientes próximos de la tripulación para obtener información sobre las actividades y descanso, respetando siempre el carácter privado de dicha información.
- c) Examinar la cantidad disponible de tiempo para dormir de la tripulación con relación al tiempo fuera del trabajo, facilidades acordadas a los miembros de la tripulación para descansar y si las interrupciones en el ciclo de descanso desempeñaron un papel en la fatiga general de la tripulación.

Gestión de tareas, gestión de recursos de tripulación (CRM)

- a) Examinar las comunicaciones de la tripulación para determinar si se ha aplicado eficientemente el CRM o la condición se deterioró por alguna razón permitiendo que se inhibieran las comunicaciones necesarias.
- b) Evaluar la antropometría de los miembros de la tripulación a la luz del acceso a los mandos necesarios durante la situación frente a lo que se encontraron.

Nota. Con relación a la interfaz humano-maquina en el inciso b, es importante tomar en cuenta lo que menciona OACI al evaluar la antropometría, respecto a que actualmente, la mayoría de las aeronaves están diseñadas para controlar la posibilidad de acceso para seres humanos 1,57 m a 1,93 m de altura, considerando que la experiencia ha demostrado que los individuos que son más grandes (o más pequeños) que la antropometría de diseño pueden tener dificultados para llevar a cabo acciones previstas. La interfaz humano-maquina está relacionada con el modelo SHELL.

Equipo personal

- a) Evaluar si se contaba con el equipo personal necesario e investigar si funciono como estaba previsto o hubo factores que impidieron que proporcionara la protección necesaria. Evaluar el equipamiento también en situaciones específicas conforme atributos del individuo (ejemplo: mascararas de oxigeno que requieren un buen sellado vs miembro de la tripulación con vello facial).
- b) Examinar el acceso a los mandos por parte de un miembro de la tripulación, que podría llegar a ser un factor en dependencia de su



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO VI	
	PÁGINAS:	97 DE 334
	REVISIÓN:	ORIGINAL
	FECHA:	06-05-2022

ubicación, ya que puede estar más próximo a la ubicación de uno de los pilotos.

- c) Examinar la visibilidad dentro/fuera del puesto del miembro de la tripulación de forma que se evalúe la habilidad de los miembros de la tripulación para ver objetos que están debajo de la aeronave, si la presencia de los mismos es parte del escenario del accidente, considerando la estructura de la aeronave y objetos, que están en el campo visual de la tripulación de vuelo. Esto incluye evaluar la capacidad de un miembro de la tripulación para ver instrumentos, luces de advertencia o la posición de conmutadores en todo el puesto de pilotaje.

Planificación del vuelo

- a) Examinar la documentación relacionada a la planificación del vuelo, plan de vuelo, plan de vuelo técnico u operativo, cuadernos de navegación y verificar que gráficos o los datos tabulados (o programas de computadora) a partir de los cuales se obtuvieron, eran pertinentes para las circunstancias particulares del vuelo previsto, tales como las condiciones meteorológicas, tipo y modelo de la aeronave, altitud de crucero, etc.
- b) Ya sea en vuelos comerciales, de instrucción u otros, pueden existir ocasiones en que el accidente indique que se trata de un vuelo que excedió los límites establecidos, en estos casos trate de entender o encontrar el razonamiento del piloto que hizo para haber continuad con la operación bajo estas circunstancias fuera una opción aceptable, por ejemplo, la decisión de continuar un vuelo bajo condiciones de instrumentos sin la habilitación del vuelo por instrumentos.

Masa y centraje

- a) Examinar la hoja de masa y centraje basada en el vuelo planificado y las condiciones meteorológicas, tomando en cuenta los siguientes elementos:
 - i. La masa más reciente de la aeronave;
 - ii. El combustible y aceite transportados (verificar reabastecimiento de combustible, testimonio del operador de la bomba de combustible, pedidos de combustible, vuelos anteriores – tomar muestras para análisis juntamente con la investigación sobre el sistema motopropulsor).



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO VI	
	PÁGINAS:	98 DE 334
	REVISIÓN:	ORIGINAL
	FECHA:	06-05-2022

- iii. Tripulación y pasajeros transportados (verificar manifiesto, billetes expedidos, documentos de aduana o inmigración, declaraciones de testigos del embarque, personas embarcadas o desembarcadas en escalas anteriores, evaluación de pesos convencionales o comprobación de pesos reales).
- iv. Carga y embarque de la carga (verificar manifiestos, documentación de aduanas, correo y del transitorio de un agrupador de carga, equipaje recibido de otros vuelos, peso de los bultos recobrados, declaraciones de personas que presenciaron o realizaron las operaciones de carga en el último aeropuerto de aterrizaje y en aeropuertos anteriores, distribución entre los diversos compartimentos de equipaje, etc.)
- b) Deducir la masa y centraje en el momento del accidente a partir de la información anterior según las circunstancias del vuelo y de la distribución, peso de la carga que se determine según el examen de los restos, junto con el lugar que ocupaban, el peso de los pasajeros y la tripulación determinados a partir del examen de los restos.

Mapas, cartas y bases de datos de navegación

- a) Verificar que mapas y cartas se proporcionaran para fines de navegación y examinar si son adecuados y exactos con relación a la navegación intentada en el vuelo, así como analizar dichas cartas con relación a las normas del Anexo 4.
- b) Examinar la interrelación de las cartas diseñadas para diferentes fases de la operación (identificar si pudo haber ocurrido desorientación al pasar de una fase a otra).
- c) Considerar la habilidad de las tripulaciones de vuelo para tratar los mapas y cartas proporcionadas en el entorno confinado de sus puestos de operación y si había luz adecuada para iluminarlos.
- d) Inspeccionar la base de datos de mapas y cartas que se presentan en pantalla del tablero de instrumentos junto con información del Sistema de gestión de vuelo (FMS) o el Sistema mundial de determinación de la posición (GPS) a fin de determinar si son precisos y están actualizados.
- e) Verificar las siguientes cartas cuando sea pertinente a la fase de operación en que ocurrió el accidente: cartas de posición, cartas de radionavegación, cartas de área terminal, cartas de aproximación por instrumentos, cartas aeronáuticas (topográficas), cartas de aproximación



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO VI	
	PÁGINAS:	99 DE 334
	REVISIÓN:	ORIGINAL
	FECHA:	06-05-2022

visual, cartas de aterrizaje, cartas de aeródromo, cartas de navegación aeronáutica, cartas tomadas de internet, maletín de vuelo electrónico, bases de datos del GPS.

Guía de operación

- a) Examinar el Manual de Vuelo de la organización (Generalidades, restricciones, procedimientos de emergencia, procedimientos normales, performance, manual operacional del piloto (POH), procedimientos operacionales normalizados (SOP) o listas de verificación.
- b) Verificar el cumplimiento de directivas aplicables (legislación, regulaciones, NOTAM, AIP, avisos de los fabricantes de aeronaves, directrices de aeronavegabilidad, boletines de servicio, etc.). Así mismo, solicite y examine la documentación relacionada con las condiciones de aeronavegabilidad y el mantenimiento de la aeronave.

Entrevistas a testigos

- a) Realizar entrevistas a los testigos lo antes posible después del accidente (para casos de accidentes de gran magnitud, podría requerirse la conformación de un grupo específico para localizar y entrevistar a los testigos, liderado por otro investigador que designe el IIC).
- b) Si se considera pertinente, obtener declaraciones escritas del personal tanto de tránsito aéreo como de los servicios de vuelo que estuvieron involucrados en la provisión de servicios a la aeronave (incluyendo los responsables de la operación y mantenimiento de ayudas para la navegación usadas por la aeronave).
- c) Así mismo, realizar entrevistas a testigos no solo en las inmediaciones del accidente, sino abarcar la pertinente a toda la trayectoria del vuelo, así como de la tripulación de vuelo y los pasajeros (y, cuando corresponda, de sus familias).
- d) Registrar en la declaración fecha y lugar donde se tomó la declaración.
- e) De ser posible y para facilitar las referencias, ubicar en un mapa el lugar de cada testigo en el momento del accidente y una clave para identificarlos.
- f) Registre la siguiente información:
 - Datos personales respecto al testigo (apellido, nombres, número de identificación de empleado, dirección, número de teléfono, edad, ocupación, experiencia pertinente a la declaración).



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO VI	
	PÁGINAS:	100 DE 334
	REVISIÓN:	ORIGINAL
	FECHA:	06-05-2022

- Hora de la observación (si esta anotada, de otro modo según se determine con relación a otros hechos).
- Lugar en que se encontraba el testigo en el momento de la observación (señalado en un mapa si es necesario).
- Cualquier cosa oída u observada relacionada con la aeronave y, si es pertinente, otras aeronaves cercanas de acuerdo con la etapa del vuelo, tales como: posición de los flaps, rodaje, prueba de motores, frenos en inicio, encabritamiento inicial, ángulo de ascenso, velocidad estimada, altitud estimada, puntos sobrevolados por la aeronave, rumbos maniobras, posición de los mandos de vuelo, tren de aterrizaje, objetos que caen, llamas del escape, fuego o humo, señales luminosas, luces anticollisión y de cabina, luces de aterrizaje, punto de toma de contacto, uso de frenos, empuje negativo, todo ruido, fenómeno o movimiento aparentemente anormal, etc.
- Posición de los restos principales y de los restos dispersos.
- Posición de los cuerpos (condición de los cinturones de seguridad, etc.)
- Todo esbozo o croquis que los testigos puedan proporcionar para ilustrar sus declaraciones.
- Toda fotografía o video tomado.
- Informes de operaciones de rescate.
- Si el testigo conoce a otros testigos, sus nombres y direcciones.
- Firma de una copia de la declaración y de todo esbozo o croquis hecho.

- g) Al realizar la entrevista, tener en consideración:**
- i. Preparar las condiciones de la Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos o en la AAC para entrevistar diferentes testigos.
 - ii. Considere realizar una entrevista más que un interrogatorio, el testigo podría sentirse más cómodo de contar una historia. En ese sentido, puede organizar la conversación en dos etapas: en la primera etapa, dejar en la mayor medida posible, que el testigo relate en sus propias palabras los sucesos tal como los vieron (sin interrupción, excepto para mantener al testigo alrededor de los asuntos pertinentes); en la segunda etapa el investigador puede necesitar hacer preguntas para aclarar puntos dudosos o plantear otros (pero nunca deberían ser expresados de manera que surgieran las personas).



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO VI	
	PÁGINAS:	101 DE 334
	REVISIÓN:	ORIGINAL
	FECHA:	06-05-2022

- iii. Utilizar un modelo de aeronave cuando se realice la entrevista con el testigo ocular.
- iv. Utilizar una brújula o inclinómetro para ayudar a documentar con precisión las observaciones de los testigos oculares.
- v. Siempre podrán ampliarse más tarde las declaraciones si es necesario; sin embargo, es fundamental obtener las primeras declaraciones recién ocurrido el accidente.
- vi. Realizar las conversaciones con los testigos de forma individual, a fin de no influir en otros testigos.
- vii. Actuar con cautela al analizar las declaraciones de testigos y compararlas con las pruebas materiales.

Determinación de la trayectoria de vuelo final

- a) En esta parte, trate de lograr armar un mapa completo de los eventos finales tal como ocurrieron y en la secuencia correcta, así como evaluar la relación entre ellos.
- b) Evalúe el periodo de la trayectoria, que puede comenzar en una etapa en que el vuelo se aparta de la operación normal y segura y termina cuando inevitablemente se producirá el accidente.

Nota. Para los accidentes ocurridos en la fase de despegue y aterrizaje, el choque será el evento final y será necesario usarlo como el punto de partida de la reconstrucción y trabajar hacia atrás a fin de sincronizar las diversas fuentes de la información que el investigador o grupos (cuando aplique) pueden haber establecido sobre una base de secuencias.

- c) Tome en cuenta los siguientes elementos de las otras áreas de investigación para tratar de determinar la trayectoria final del vuelo:



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO VI	
	PÁGINAS:	102 DE 334
	REVISIÓN:	ORIGINAL
	FECHA:	06-05-2022

Registrador de Vuelo Proporcionará la base para la reconstrucción.	Grabaciones de radiotelefonía Proporcionara el enlace necesario con las actividades pertinentes en tierra.	Estructuras Proporcionara información sobre la configuración de la aeronave.	Factores Humanos Consideraciones importantes respecto a la condición o la eficiencia en las operaciones de la tripulación de vuelo.
Sistema Motopropulsor Puede indicar el grado de potencia desarrollada en el momento del impacto.	Sistema Puede contribuir a determinar con cierto detalle la configuración de los testigos.	Testigos Considerar el entorno indicado según la evaluación de todas las declaraciones de los testigos.	Meteorología Considere condiciones meteorológicas determinadas por la investigación al respecto.

Secuencia del vuelo

- a) Realice un examen general de los aspectos de la investigación de operaciones con respecto a las distintas fases del vuelo, con el objetivo de identificar y comprender cuando y donde el vuelo se desvió del curso previsto, o en qué punto las maniobras excedieron los límites de la estructura de la aeronave o los límites de la fisiología humana.
- b) Relacione los distintos elementos examinados: por ejemplo, durante la fase en ruta, aspectos tales como tripulación de vuelo, servicios de tránsito aéreo, condiciones meteorológicas, planificación del vuelo, performance de la aeronave y declaraciones de los testigos proporcionaran información específica relacionada con la fase en ruta que quizá necesite ser ampliada, dependiendo de la naturaleza del accidente.

Investigación de los aspectos relacionados a los Factores Humanos

Objetivo

El objetivo de la investigación de los factores humanos en los accidentes es mejorar la seguridad operacional de la aviación mediante:

- Determinación de la forma en que las fallas de actuación humana pueden haber provocado o contribuido al accidente;
- Identificación de peligros para la seguridad operacional en cuanto se relacionan con las limitaciones de la actuación humana; y
- Formulación de recomendaciones dirigidas a eliminar o reducir las consecuencias de las acciones o decisiones defectuosas tomadas por individuos o grupos involucrados en el accidente.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO VI	
	PÁGINAS:	103 DE 334
	REVISIÓN:	ORIGINAL
	FECHA:	06-05-2022

Identificar los aspectos de Factores Humanos y recopilar datos para análisis. El investigador encargado o investigador designado identificara y examinara los aspectos de factores humanos aplicando el **Modelo SHELL** (Software-Soporte lógico, Hardware-Maquina o equipo, Environment-Medio ambiente, Liveware-Humano), los cuales se han organizado por componentes y se evalúan de la siguiente manera:



Nota. El investigador puede apoyarse de distintos especialistas para el examen de estos elementos.

Elemento Humano: Este componente y en específico “el individuo” es el elemento central del modelo SHELL, se procederá a recopilar los datos y clasificarlos en cuatro (4) categorías: físico, fisiológico, psicológico y psicosociales, con el objetivo de comprender al individuo y sus actuaciones.

Factores físicos (limitaciones físicas del individuo), determinar si:

- a) ¿Era el individuo físicamente capaz de realizar las acciones y movimientos necesarios?
Las limitaciones físicas influyen en la capacidad de ver, actuar, moverse, alcanzar y agarrar. Se deben considerar factores tales como: edad, sexo, peso, altura, complexión, fuerza, coordinación, altura sentado, alcance funcional, largo de las piernas, ancho de los hombros.
- b) ¿Se vio la actuación del individuo afectada por limitaciones visuales, auditivas o sensoriales de otro tipo?
Las limitaciones visuales pueden haber: provocado ilusiones y desorientación, limitado la capacidad de percibir el tránsito, influido en

AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO VI	
	PÁGINAS:	104 DE 334
	REVISIÓN:	ORIGINAL
	FECHA:	06-05-2022

criterios para despegues y aterrizajes, afectando negativamente la lectura de instrumentos o cartas, o impedimento de la percepción de objetos debido a foco inadecuado o miopía de campo vacío.

Algunas limitaciones visuales son: umbral visual, agudeza visual, percepción de la velocidad, percepción de la profundidad, adaptación a la luz, visión periférica, lentes, lentes de contacto, miopía de campo vacío.

Las limitaciones auditivas o sensoriales de otro tipo son: umbral auditivo (audición), vestibular (aceleración y equilibrio), tolerancias G, olfato, tacto kinestésico (detección del movimiento a través de los músculos), que pueden causar malentendidos e ilusiones.

Factores fisiológicos (tratan del individuo como un organismo complejo que abarca una gama enorme de sistemas), determinar si:

- a) ¿Era el individuo fisiológicamente apto para desempeñar la tarea debida?
- b) ¿De qué manera influyó la aptitud fisiológica o la ausencia de ella, en el desempeño y juicio del individuo?
- c) ¿De qué manera la capacidad del individuo de soportar enfermedades, fatiga o estrés afectó el juicio y los compartimientos?
- d) ¿Estaba el individuo afectado por algún tipo de privación o alguna necesidad fisiológica?

Factores alimenticios

- a) ¿Afectaron los factores alimenticios la capacidad del individuo para responder a una medida de resistir la fatiga concentrada en una tarea?
- b) ¿Perdió el individuo peso recientemente?
- c) ¿Estaba la persona haciendo dieta?
 Considérense factores como: Ingesta de alimentos en las últimas 24 horas, horas transcurridas desde la última comida, deshidratación.

Salud

- a) ¿Estaba el comportamiento del individuo efectuado por alguna enfermedad, dolor o condición dental?
- b) ¿Era el individuo físicamente apto para la tarea?
- c) ¿Estaba la persona embarazada?
- d) ¿Era la persona obesa?
- e) ¿Había donado sangre recientemente el individuo?



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO VI	
	PÁGINAS:	105 DE 334
	REVISIÓN:	ORIGINAL
	FECHA:	06-05-2022

Estrés

¿De qué manera la capacidad del individuo para manejar el estrés afecta sus acciones y comportamientos?

Los signos emocionales de estrés de larga duración pueden comprender: Apatía o ansiedad (inquietud, agitación), irritabilidad (muchacha sensibilidad, defensivo, arrogante), sobrecompensación (negación, exageración, exceso de trabajo).

Los signos de comportamiento pueden comprender: retraimiento (aislamiento social, reticencia a aceptar responsabilidades), exteriorización/mal comportamiento (abuso de alcohol, ludopatía), aspecto físico (apariencia descuidada, lentitud), infracciones (jurídicas, en el trabajo, deudas).

Consumo de tabaco

El consumo de tabaco podría provocar: reducción de la destreza, problemas de visión, problemas en la percepción del tiempo, irritabilidad y frustración, si se priva del mismo.

Estilo de vida

- a) ¿Cómo se comporta normalmente esta persona con los demás?
- b) ¿Se había registrado un reciente cambio de estilo de vida, en las actividades, en las amistades? ¿Qué lo provocó?
- c) ¿Podría ser una forma de enfrentar el estrés y las presiones? ¿Cuáles eran esas presiones?

Fatiga

- a) La fatiga de corto plazo (aguda) podría estar influida por: cantidad de sueño (descanso de la tripulación, duración de la siesta), ingestión de alimentos, carácter de las actividades (nivel de actividad), carácter de las tareas (fatiga de pericia), nivel de estrés de las últimas 72 horas, duración del vuelo.
- b) La fatiga a largo plazo (crónica) podría depender de: horario de trabajo, periodos de descanso, disritmia circadiana (descompensación horaria), capacidad de manejar el estrés, patrones de sueño, déficit, interrupción, carácter de las actividades generadores de estrés en la familia y el trabajo.
- c) La fatiga puede haber tenido consecuencias sobre: memoria a corto plazo (olvidos), vigilancia y concentración, capacidad de tomar decisiones (opciones limitadas), actuaciones (normas más bajas,



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO VI	
	PÁGINAS:	106 DE 334
	REVISIÓN:	ORIGINAL
	FECHA:	06-05-2022

tendencia a tomar atajos, tomar riesgos indebidos), enfrentamiento del estrés, capacidad de percibir y visualizar el tránsito, capacidad de oír las comunicaciones, motivación del trabajo.

Alcohol/drogas

- a) Se debe considerar: medicamentos de venta libre, medicamentos bajo receta, drogas ilícitas, cigarrillos, café, otros, adicción, situación posterior a la ebriedad, incapacitación.
- b) El alcohol y las drogas pueden haber: provocado modorra o mareos, afectado la coordinación y la visión, reducido las funciones mentales y las percepciones sensoriales.

Incapacitación

- a) La incapacitación parcial puede ser difícil de detectar y podría ser provocada por: Envenenamiento por monóxido de carbono o alimentación, condiciones médicas, descompresión, inmersión, gases atrapados, humo y vapores tóxicos causantes de nauseas, mareos por movimiento.
- b) La incapacitación parcial puede haber resultado en una amplia gama de síntomas como: hiperventilación, hipoxia, anoxia, mareos, pérdida de conciencia, falta de concentración, fijación, disminución de las funciones mentales o percepciones sensoriales.

Ilusiones

Varios tipos de ilusiones podrían ser inducidas por el medio ambiente.
Ilusiones visuales: Agujero negro, vértigo con temblores, autoquinésis, ilusión circular o lineal, perspectiva geométrica, ilusiones de aterrizaje.
Ilusiones vestibulares: Somatogíricas – vértigo somatogravitacionales – coriolis ilusión del ascensor – “mano gigante”.

Factores psicológicos (determinan los aspectos que los individuos aportan consigo a las situaciones laborales como resultado de su conocimiento y experiencia adquiridos y de sus capacidades mentales.)

Esto incluye la instrucción, los conocimientos, la experiencia y la planificación; las percepciones, el tratamiento de una información, el grado de atención y la carga de trabajo; la personalidad, el estado mental y emocional, las actitudes y el humor.
Determinar lo siguiente:
Procesamiento de la información



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO VI	
	PÁGINAS:	107 DE 334
	REVISIÓN:	ORIGINAL
	FECHA:	06-05-2022

- a) ¿Supero la información que había de procesarse las limitaciones humanas o propias del individuo (capacidad mental)?
- b) ¿Cuántos “trozos” de información se presentaron al individuo (capacidad de memoria a corto plazo)?
- c) ¿Indujo el procesamiento algunas tendencias, juicio deficiente o toma de decisiones inapropiada?
- d) ¿Causó el carácter del procesamiento de la información un aumento de la carga de trabajo?

Los posibles signos comprenden: Concentración en pocas alternativas, fijación, atención canalizada, olvidos, falta de sincronización y coordinación.

Percepciones

- a) ¿Cuál era la percepción o modelo mental del individuo respecto de la tarea que había de realizarse? ¿Era exacta?
- b) ¿Sufría el individuo de problemas de percepción, percepciones retrasadas o ilusiones provocadas por el sistema visual o vestibular, o circunstancias que rodeaban el vuelo?

Considérense diferentes tipos de desorientación: Geográfica, espacial, temporal, visual, conciencia de la situación.

Considérese el tiempo de reacción para: detectar algo, adoptar una decisión apropiada, tomar una medida apropiada.

Atención

¿Excedió el nivel de atención necesario las limitaciones propias del individuo?

Considérense los fenómenos siguientes: Duración de la atención, inatención (general selectivo), distracción (interna o externa), atención canalizada, vigilancia, aburrimiento monotonía, interferencia de las costumbres, sustitución de las mismas, distorsión de tiempo.

Se deben buscar pruebas de: Acciones inadecuadas o tiempo de reacción inadecuado, falta de percepción o de reacción frente a un suceso, priorización inadecuada de las tareas que debían realizarse.

Actitud

- a) ¿Qué indican los hechos respecto a las actitudes del individuo en materia de trabajo, en cuando a los demás y a sí mismo?
- b) ¿De qué manera las actitudes influyeron en la motivación, la calidad de trabajo y el buen juicio?

Debe considerarse la forma en que los factores siguientes pueden haber afectado la actuación del individuo: Humor, motivación, habituación, actitud, aburrimiento, complacencia, exceso de confianza.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO VI	
	PÁGINAS:	108 DE 334
	REVISIÓN:	ORIGINAL
	FECHA:	06-05-2022

Se debe considerar expectativas como: Mentalidad, esperanzas, falsas hipótesis, deseo de ir a casa, determinación de acelerar, asunción de riesgos.

Estado mental / emocional

- a) ¿Estaba el individuo psicológicamente apto para la tarea?
- b) ¿De qué manera el estado mental y emocional del individuo influyo en su enfoque de la situación?

Se deben considerar factores como la aprehensión, el nivel de excitación, las presiones mentales autoinducidas y el estrés como posibles limitadores de la actuación. Se deben buscar signos de pánico, estrés, ansiedad, incluyendo: fijación, contemplación, tono de voz, reacciones precipitadas o muy lentas.

Experiencia / vigencia

¿Eran la experiencia, conocimientos e instrucción del individuo suficientes, pertinentes y aplicables a la situación?

Se debe considerar la experiencia general o reciente del individuo: En el puesto, en la aeronave, para la misión, en los instrumentos, con los procedimientos, en el medio (nocturna, aeródromos, rutas).

Se sabe que la experiencia inadecuada, general o reciente: Reduce la confianza de la persona, eleva el nivel de estrés, resulta en medidas incompletas o inapropiadas, aumenta el nivel de carga del trabajo percibido.

Conocimientos

Se debe determinar el nivel de conocimientos que tenía el individuo acerca de la aeronave, los sistemas, los procedimientos o el medio ambiente.

¿Tuvieron consecuencias en el suceso las habilitaciones y aptitudes para el vuelo del individuo?

La falta de conocimientos podría: Reducir la confianza, inducir a confusiones, resaltar en medidas inapropiadas o incompletas.

Instrucción

- a) ¿Había una relación entre el accidente y el tipo de instrucción recibida?
- b) ¿Había indicaciones de transferencia negativa o positiva? - ¿Se observaron puntos débiles durante la instrucción similares a las circunstancias que rodearon el accidente?
- c) ¿Era la instrucción recibida por el individuo suficiente, pertinente y aplicable a la situación?
- d) Deben considerarse diferentes tipos de instrucción, Inicial en tierra y simulador, en línea, periódica en tierra y en simulador.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO VI	
	PÁGINAS:	109 DE 334
	REVISIÓN:	ORIGINAL
	FECHA:	06-05-2022

Planificación

La limitada planificación podría haber resultado en información incompleta o inexacta que pudiera haber influido en la toma de decisiones y el buen juicio.
¿Reflejó el volumen de planificación (previa al vuelo o durante el vuelo) las actitudes de la tripulación o de la administración con respecto al vuelo?

Factores psicosociales (tratan de las presiones que debe soportar un individuo en el sistema social (medio ambiente ajeno al trabajo)).

Esto incluye los eventos y las tensiones (p. ej., un fallecimiento en la familia o problemas financieros) así como las relaciones con otras personas (familiares, amigos y compañeros). Determinar lo siguiente:
¿Motivaron los factores psicosociales o influyeron en el enfoque del individuo respecto a una situación o a la capacidad de soportar la tensión o enfrentar hechos imprevistos?
Para evaluar los niveles de presión y de estrés experimentados por el individuo, compárese la percepción de los hechos por parte del individuo con las percepciones de otras personas.
Se deben considerar los factores siguientes: Presión mental, conflictos, interpersonales, pérdida personal, problemas financieros, cambios importantes en el estilo de vida, presión familiar, diferencias culturales.

Interfaz Humano-Humano: Esta interfaz es la relación entre el individuo y otras personas en el lugar de trabajo. También se incluyen aquí las relaciones entre el personal y la administración debido a que el clima de la empresa y las presiones de la compañía pueden afectar de modo importante la actuación humana. Proceder a recopilar los datos sobre las interacciones humanas, la comunicación (verbal y no verbal) y las indicaciones visuales y determinar:

Comunicaciones orales

- a) ¿Influyeron la interacción o las comunicaciones con las demás personas en medio de trabajo en la actuación de los individuos, en sus actitudes, en su nivel de estrés, en exigencias de las tareas y los niveles de trabajo percibidos?

Se deben considerar los factores siguientes: Interferencia de ruido, interpretación errónea, fraseología (operacional), contenido, ritmo del habla, barrera del idioma, colación / escucha de verificación.

- b) ¿Influyó la comunicación verbal y no verbal, o su ausencia, en la sucesión de actos de manera inapropiada e irreversible?

Señales visuales

- a) ¿Las indicaciones visuales reemplazaron, apoyaron o contradijeron la información verbal?



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO VI	
	PÁGINAS:	110 DE 334
	REVISIÓN:	ORIGINAL
	FECHA:	06-05-2022

b) ¿Se vio el individuo influido por las señales no verbales (lenguaje corporal) de otra persona? El lenguaje corporal puede orientar una acción, provocar confusión, estrés, malentendidos, o crear emociones y presiones negativas.

Interacciones de la tripulación

Se han evaluar las interpretaciones de la tripulación, la compatibilidad en términos de personalidad, nivel de experiencia y hábitos de trabajo.

a) ¿Trabajaban los tripulantes en conjunto o unos contra otros?

b) ¿Hacía la tripulación uso adecuado de sus recursos?

Se deben considerar los siguientes elementos para evaluar la tripulación: Supervisión, instrucciones de información, coordinación, compatibilidad / combinación, gestión de los recursos, asignación de tareas, edad, personalidad, experiencia.

Relación trabajador – administración

Se deben examinar los diferentes niveles de administración: el nivel de administración que se formulan decisiones y planes, se asignan recursos y de redactan instrucciones, y el nivel de supervisión donde estas acciones son vigiladas y se aplican las instrucciones.

Hay que determinar si las políticas de la administración respecto de asuntos de personal afectan la actuación humana: Niveles de experiencia y conocimiento inadecuados, carga de trabajo excesiva o atención inadecuada, resentimiento y entorno laboral malsano, condiciones de trabajo peligrosas.

Relaciones laborales

a) ¿Cuál era la influencia del sindicato sobre los trabajadores, la administración, las políticas y los hábitos de trabajo?

b) ¿Hubo recientemente una fusión de compañías? ¿Afectó la fusión la antigüedad, la labor del individuo, las negociaciones contractuales o las políticas?

Presiones

Las presiones mentales debidas a las políticas operacionales pueden ser reales o percibidas.

a) ¿Fue la presión mental impuesta por colegas, por la administración, por la industria? ¿En qué medida se sintió?

b) ¿Cuáles eran las alternativas del empleado?

c) ¿Cuál era la moral de la empresa?

d) ¿Había un alto índice de rotación de personal?



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO VI	
	PÁGINAS:	111 DE 334
	REVISIÓN:	ORIGINAL
	FECHA:	06-05-2022

Supervisión

- a) ¿Había políticas, normas y controles de calidad existentes, disponibles, actualizados y adecuados?
- b) ¿Había políticas, normas y controles de calidad que se implantan, aceptaban, vigilaban o supervisaban en forma adecuada?
- c) ¿Era adecuada la proporción de supervisores con respecto a empleados?
- d) ¿Ejecutaban otras tareas los supervisores?

Requisitos normativos

- a) ¿Promovía la administración un entorno operacional que trasgredía los requisitos normativos?
- b) ¿Qué impacto tenía el entorno operacional en la toma de decisiones por los empleados y la elección de medidas?
- c) ¿Estaban los empleados dispuesto u obligados a trasgredir las reglas?
- d) ¿Son apropiadas las normas aplicadas y los reglamentos existentes?

Se den considerar las diferentes tareas de los órganos de reglamentación: Aplicación, auditoria, inspección, vigilancia, supervisión.

Interfaz Humano – Equipo

Esta interfaz representa la relación entre el ser humano y la máquina. Los datos que deben recopilarse aquí se extienden a temas como el puesto de pilotaje y la configuración del puesto de trabajo, el diseño de las pantallas y que los mandos y el diseño y la configuración de los asientos. Se debe determinar lo siguiente: Conmutadores, mandos, presentaciones visuales.

Había similitudes, diferencias y peculiaridades en el diseño o disposición que pudieran haber afectado las características de procesamiento de la información por el individuo.

Hay que determinar la influencia de diseño: Diseño, ubicación, iluminación, colores, marcas.

Se debe determinar la influencia de los instrumentos, presentaciones, mandos, conmutadores o alarmas sobre: tiempo de reacción, patrones de hábitos, carga de trabajo, secuencias de las acciones, procesamiento de la información, desorientación, confusión.

Hay que evaluarla forma en la que la actuación fue afectada por factores como: Espacio, iluminación, ruido, condiciones climáticas.

Se debe considerar los siguientes factores: Configuración del espacio de trabajo, estandarización, equipo de comunicaciones, posición de referencia visual, diseño de los asientos, restricciones al movimiento y a la visibilidad, presentaciones visuales de información, equipo de alertas y advertencias,



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO VI	
	PÁGINAS:	112 DE 334
	REVISIÓN:	ORIGINAL
	FECHA:	06-05-2022

interferencia del equipo personal (comodidad), enlace de datos, operación de instrumentos (problemas de digitación).

Interfaz Humano – Soporte lógico

Esta interfaz refleja la relación entre el individuo y los sistemas de apoyo que existen en el lugar de trabajo. Los datos que deben recopilarse aquí se extienden a cuestiones como reglamentos, manuales, listas de verificación, publicaciones, procedimientos de operación normalizador y diseños del soporte lógico de las computadoras.

Información escrita

- a) ¿Se disponía con facilidad de manuales, listas de verificación, mapas u otro tipo de documentos impresos adecuados y se utilizaban? Hay que determinar si el formato, contenido o vocabulario eran: Uniformes en todos los documentos similares, fáciles de utilizar y entender lógicos y apropiados.
- b) Los documentos escritos ¿indujeron a errores, aumentaron el tiempo de reacción o provocaron confusión?

Se deben considerar también los factores siguientes: Publicaciones, reglamentos, cartas, NOTAM, SOP, directrices, carteles.

Computadoras

- a) ¿Eran las presentaciones visuales o teclados de computadora compatibles entre sí?
- b) Las pantallas de computadoras y la compatibilidad de los teclados, ¿causaron confusión, influyeron en el tiempo de reacción u ocultaron errores evidentes?
- c) Las computadoras, ¿aumentaban o disminuían la carga de trabajo en el momento del accidente?

Automatización

- a) ¿De qué manera afectaba la automatización las acciones y carga de trabajo del individuo, las condiciones de trabajo, sus actitudes hacia el trabajo y la representación mental de la tarea?
- b) ¿De qué manera influyó la automatización en la secuencia del accidente?
– La automatización, ¿aumentaba o disminuía la carga de trabajo en momentos críticos.
- c) La automatización, ¿inducía a la complacencia y el aburrimiento y resulto en la falta de información importante?

Se deben considerar los siguientes factores: Supervisión de la tarea, saturación de las tareas, conciencia de la situación, mantenimiento de la pericia.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO VI	
	PÁGINAS:	113 DE 334
	REVISIÓN:	ORIGINAL
	FECHA:	06-05-2022

Requisitos normativos

¿Estaba el individuo cualificado o certificado para la tarea?
Se deben considerar los factores siguientes: Certificación, calificación en el puesto y de tipo Antecedentes de infracciones, licencia / habilitación, certificado médico.

Interfaz Humano – Medio ambiente

Esta interfaz es la relación entre el individuo y el medio ambiente interno y el externo. El medio ambiente interno es el del área del trabajo inmediata, lo cual incluye la temperatura, la luz ambiente, el ruido y la calidad del aire. El medio ambiente extremo incluye tanto el medio físico fuera del área de trabajo inmediata como las limitaciones generales, políticas y económicas dentro de las cuales funciona el sistema aeronáutico. Los datos que deben recopilarse aquí comprenden las condiciones meteorológicas, el terreno y las instalaciones físicas, la infraestructura y la situación económica.

- a) ¿Existían factores ambientales que pudieron haber inducido al individuo a hacer algunas simplificaciones o tomar decisiones según preconceptos o que pudieron haber creado ilusiones al afectar las percepciones vestibulares, visuales o auditivas?
- b) ¿Hubo alguna indicación de que las condiciones meteorológicas o el despacho, el hangar, la puerta o la infraestructura del aeródromo causaron demoras dando a lugar a simplificaciones, márgenes de seguridad reducidos o limitaciones en la opción de decisiones del individuo?
- c) ¿Hubo presiones económicas o normativas que influyeron en la imparcialidad al tomar decisiones?

Se deben considerar las instalaciones de mantenimiento, como sigue:
Equipo de apoyo, disponibilidad de piezas, nomas, procedimientos y métodos operacionales, métodos de aseguramiento de la calidad, servicio e inspección, instrucción, requisitos de documentación.

Investigación de los aspectos relacionados a la organización

Objetivo

El objetivo de la investigación de los aspectos de la organización es descubrir las características de la organización que, aún lejos de las circunstancias inmediatas del accidente, aumentaron la posibilidad que ocurriera el accidente, lo que podría causar otros accidentes de no corregirse estas condiciones. Así mismo, consiste en descubrir el efecto de los actos y decisiones de la administración sobre las operaciones, el mantenimiento y las actividades de apoyo de la organización.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO VI	
	PÁGINAS:	114 DE 334
	REVISIÓN:	ORIGINAL
	FECHA:	06-05-2022

Esta parte de la investigación trata de identificar aquellas condiciones latentes en las organizaciones y los problemas sistemáticos en la organización y el sistema de aviación, que podrían contribuir a la materialización de los accidentes e incidentes.

Nota 1. Tome en cuenta que el modelo de Reason no es el único método que puede utilizarse en una investigación de aspectos de la organización, existen otros modelos específicos tales como el Sistema de análisis y clasificación de factores humanos (HFACS) o Modelo de 6 Conceptos.

Nota 2. Tome en cuenta que puede ser difícil saber cuan amplia debería ser la investigación de los aspectos de la organización, por lo tanto, una de las consideraciones subjetivas más importantes en una investigación es saber cuándo detenerse, de este modo, una regla útil es que cuando el investigador de factores de organización o el Investigador Encargado comienza a llegar a las circunstancias que estén más allá del control de los administradores, la investigación ha excedido los límites razonables.

Identificación de los aspectos de la organización – Condiciones latentes

Para la identificación de condiciones latentes, el Investigador debe tener presente los siguientes conceptos.

Una condición latente es el resultado de una medida o decisión adoptada antes de un accidente. Sus consecuencias pueden permanecer latentes por mucho tiempo.

Las condiciones de riesgo latentes solo pueden llegar a ser evidentes una vez que se han roto las defensas del sistema. Esas condiciones pueden haber estado presentes en el sistema mucho antes de un accidente y generalmente han sido creadas por quienes toman decisiones, se encargan de la reglamentación y otras personas que actúan alejadas del accidente, el tiempo y el espacio.

Por ejemplo: el personal de operaciones de primera línea puede heredar defectos en el sistema, tales como los creados por un diseño inadecuado del equipo o de la tarea; objetivos opuestos (p.ej., malas comunicaciones internas); organización defectuosa (p. ej., malas comunicaciones internas); o malas decisiones de la administración (p.ej., postergación de una cuestión de mantenimiento.

Las condiciones latentes comprenden todos aquellos factores latentes en el sistema de transporte que pueden afectar adversamente las operaciones o el mantenimiento seguro. Las brechas en las defensas de seguridad pueden ser una consecuencia atrasada de las decisiones tomadas en los niveles más altos de la organización, las que pueden permanecer latentes hasta que sus efectos



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO VI	
	PÁGINAS:	115 DE 334
	REVISIÓN:	ORIGINAL
	FECHA:	06-05-2022

o potencial de daño se activen por determinadas condiciones operacionales (conocidas como condiciones latentes)

Las condiciones latentes se identificarán en el personal a raíz del modelo SHEL y en la organización en si a través de la investigación de los siguientes factores que apliquen:

Diseño: Diseño técnico deficiente del equipo, incluyendo la inadecuada consideración de los requisitos del interfaz humano / máquina para evitar errores humanos.

Diseño de tareas deficiente, que no tiene en cuenta todas las interfaces del modelo SHEL.

Personal: Insuficiencias en la selección inicial (y continua) del personal con los conocimientos, habilidades y actividades necesarios para la actuación segura y eficiente en el trabajo.

Deficiencias en los conocimientos y habilidades de los empleados que son necesarios para la segura ejecución de sus tareas, resultantes de insuficiencias en la instrucción.

Práctica de programación de horarios para el personal de operaciones o mantenimiento que puedan comprometer la actuación individual o del individuo.

Insuficiencias en los programas de vigilancia y apoyo del personal para asegurar la idoneidad continua de los empleados para sus tareas específicas. Prácticas de remuneración que proporcionan a los empleados incentivos para tomar “atajos” o hacer recortes.

Procedimientos y métodos operacionales aceptados: Procedimientos prescritos por la compañía que son difíciles de seguir, ambiguos, incompletos, incorrectos, inaccesibles o inexistentes.

Métodos de operación o mantenimiento aceptados que difieren de los procedimientos prescritos y crean condiciones que pueden conducir a error.

Comunicaciones: La información necesaria para la realización segura y eficaz de las operaciones y el mantenimiento no se ha enviado, recibido o comprendido por los destinatarios en forma clara, sin ambigüedades e inteligible.

Organización: Deficiencias en la filosofía y políticas de funcionamiento de la organización que crean condiciones que conducen a error.

Objetivos de organización incompatibles en los cuales las metas de producción se contradicen con el mantenimiento de un entorno de funcionamiento seguro.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO VI	
	PÁGINAS:	116 DE 334
	REVISIÓN:	ORIGINAL
	FECHA:	06-05-2022

Deficiencias en la estructura de la organización o en la conducta empresarial que inhiben las comunicaciones internas eficaces entre la administración y el sector de operaciones o mantenimiento.

Deficiencias del clima de seguridad de la organización que permiten que las responsabilidades por la seguridad estén mal definidas y que se pasen por alto las señales de advertencia.

Entorno laboral: Condiciones que conducen a la realización de actos peligrosos o a errores relacionados con la seguridad operacional debido a las condiciones físicas en el lugar de trabajo que influyen en la actuación individual o del equipo.

Panorama normativo: Deficiencias en las reglas y reglamentos que rigen las operaciones de transporte y mantenimiento.

Deficiencias en la certificación del equipo, del personal o de los procedimientos.

Deficiencias en la supervisión, auditoria e inspección de las operaciones de transporte y de mantenimiento.

Asociaciones y sindicatos: Filosofías, políticas o prácticas que crean condiciones que conducen a error humano y actos peligrosos.

Defensas: Deficiencias en la identificación y difusión de los riesgos conocidos y en la forma de gestionarlos; es decir, conciencia de la seguridad operacional. Deficiencias en el suministro al personal de sistemas adecuados de detección y advertencia para observar oportunamente la posibilidad de que ocurra un suceso peligroso a fin de evitarlo.

Deficiencias en la “tolerancia al error” del sistema de modo que la recuperación de una condición peligrosa se hace difícil sin sufrir lesiones o daños.

Deficiencias en las capacidades de respuesta de emergencia del sistema que agraven las consecuencias de un accidente.

Identificación de los aspectos de la organización – Problemas sistémicos

Cuando en esta parte de la investigación se habla de organización, se refiere a todas aquellas entidades y administraciones que influyen en las operaciones de las aeronaves, tales como el explotador, empresas de mantenimiento, servicios de tránsito aéreo, la administración del aeródromo, servicios meteorológicos, el fabricante de la aeronave y la autoridad de aviación civil, usualmente encargada de la certificación, otorgamiento de licencias, la vigencia y la reglamentación.

El Investigador Encargado o el Investigador que designe el IIC, aplicará las siguientes preguntas que se encuentran organizadas en categorías (Objetivos institucionales, estructura orgánica, comunicaciones, procedimientos,



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO VI	
	PÁGINAS:	117 DE 334
	REVISIÓN:	ORIGINAL
	FECHA:	06-05-2022

recursos, etc.) que lo guiarán a ir examinando e identificando los diferentes aspectos de las organizaciones que influyeron en la operación de la aeronave y que pueden indicar problemas sistemáticos que pudieran contribuir a un accidente o incidente, atendiendo a la característica de cada organización:

Objetivos institucionales:

- ¿Tiene la organización una declaración oficial de los objetivos?
- ¿Cuáles son las expectativas de performance de los propietarios, accionistas o el gobierno?
- ¿Tiene la organización una política de calidad?
- ¿Tiene la organización una política de seguridad operacional?

Estructura orgánica

- ¿Cuenta la organización con un organigrama o mapa de procesos?
- ¿La organización trabaja con un enfoque funcional o por procesos?
- ¿Cuenta la organización con un código de las normas de comportamiento para el personal?
- ¿Proviene los problemas de la estructura de la organización?
- ¿Están claramente definidas las responsabilidades de la administración?
- ¿Qué acciones de los administradores y otro personal son recompensadas?
- ¿Qué acciones de los administradores y otro personal son castigadas?

Comunicaciones

- ¿Hubiera sido menos probable el accidente si las comunicaciones internas fueran mejores?
- ¿Se comunican con la sede los lugares de trabajo en el terreno?
- ¿Conoce la administración superior las realidades operacionales?
- ¿Se han comunicado formalmente dichas realidades o dificultades?
- ¿Existen canales formales de comunicación dentro de la organización?

Planificación

- ¿Cuenta la organización con un Plan Estratégico con objetivos, metas o indicadores de ser posible?
- ¿Funciona la organización en un ambiente de corto plazo?
- ¿Tiene la organización dificultades para prever los acontecimientos?
- ¿Tiene definido la organización a sus proveedores, clientes y demás organizaciones que están relacionadas a la operación / organización?

Control y seguimiento

- ¿Hay sistemas adecuados para informar a la administración de los indicadores clave de rendimiento?
- ¿Tiene la organización una política / programa de identificación de peligros y gestión de riesgos?



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO VI	
	PÁGINAS:	118 DE 334
	REVISIÓN:	ORIGINAL
	FECHA:	06-05-2022

¿Brinda la organización solución a los problemas identificados y reportados por los niveles operacionales?

¿Existen servicios externos tercerizados y relacionados a la operación?

¿Cómo se controlan los resultados de los servicios externos tercerizados?

Diseño de sistemas y componentes

¿Recibieron información los diseñadores sobre si el diseño es adecuado?

¿Hubo oportunidades para modificar el diseño?

¿Comprenden los operadores el sistema que usan?

Si se usan sistemas técnicos complejos, ¿hay una sola persona que tiene un conocimiento general del funcionamiento del sistema?

Memoria institucional

¿Hubo recientemente fusiones o absorción entre empresas?

¿Mantiene bien la organización la memoria institucional?

¿Cuáles son los acontecimientos que se recuerdan en el “folklore” de la organización y que aun influyen en el funcionamiento de la organización?

Procedimientos

¿Ha establecido la organización procedimientos para llevar a cabo la operación?

¿Se encuentran los procedimientos adoptados al entorno o realidad de la organización?

¿Existe un conflicto entre normas oficiosas y procedimientos oficiales?

¿Dejaría de funcionar la organización si los procedimientos fueran estrictamente respetados?

¿Hay ordenes / instrucciones locales que puedan estar en conflicto con las ordenes / instrucciones de la organización?

Recursos

¿Tiene la organización recursos para contratar y adiestrar personal, mantenimiento del equipo para la operación (incluyendo respuestas si aplica) y funcionar responsablemente?

¿Ha sido objeto la organización o ha emprendido recientemente una reorganización importante que ha resultado en la redistribución de recursos a diferentes partes de la organización?

¿Los recursos humanos existentes son adecuados en número y cuentan con las cualificaciones correspondientes?

¿Se encuentran establecidos los requisitos mínimos de cualificación del personal?

¿Cuenta la organización con instalaciones adecuadas para llevar a cabo la operación?

Reglamentación



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO VI	
	PÁGINAS:	119 DE 334
	REVISIÓN:	ORIGINAL
	FECHA:	06-05-2022

¿Con qué frecuencia visitan la organización los funcionarios de organismos de reglamentación?
¿Son ellos capaces de administrar los reglamentos?
¿Disponen ellos de diversas medidas (tales como sanciones) para alentar el cumplimiento?
¿Requiere y supervisa el organismo de reglamentación el Sistema de gestión de la seguridad operacional de la organización?
Verificar las ultimas inspecciones y auditorías realizadas por el AAC a la organización.

Adaptación a la nueva tecnología

¿Ha reaccionado adecuadamente la organización ante nuevas tecnologías?

Cultura institucional

¿Ha establecido la organización los valores que la identifican?
¿Tolera la organización que se tomen riesgos?
¿Es la seguridad operacional un objetivo importante de la organización?
¿Tiene la organización un análisis formal de peligros de la operación?
¿Tiene la organización antecedente de ignorar u ocultar problemas?

Gestión de la seguridad operacional

¿Tiene la organización un programa o sistema de gestión de la seguridad operacional?
¿Tiene la organización un programa de aseguramiento de la calidad?
¿Hay un departamento de seguridad operacional? Si es así, ¿ante quien rinde cuentas?
¿Ha sido recientemente la organización objeto de una auditoria externa?
¿Se ha efectuado un análisis formal de peligros de la operación?
¿Se ha llevado a cabo procesos de gestión de cambios a la operación de la organización?

Resultados de la investigación de los aspectos relativos a las Operaciones, Factores Humanos y la Organización.

El Investigador Encargado o quien designe almacenara en el expediente de la investigación los resultados obtenidos de la investigación de los aspectos relativos a las operaciones, factores humanos y la organización e se incluirá en el proyecto de informe final los análisis correspondientes que se consideren.

Análisis de la información recopilada

El objetivo del análisis es establecer un vínculo lógico entre la información factual y las conclusiones que dan respuesta a por qué ocurrió el accidente.
Para el análisis de la información de la información recopilada el Investigador Encargado o los investigadores que trabajen en el análisis, trataran de analizar

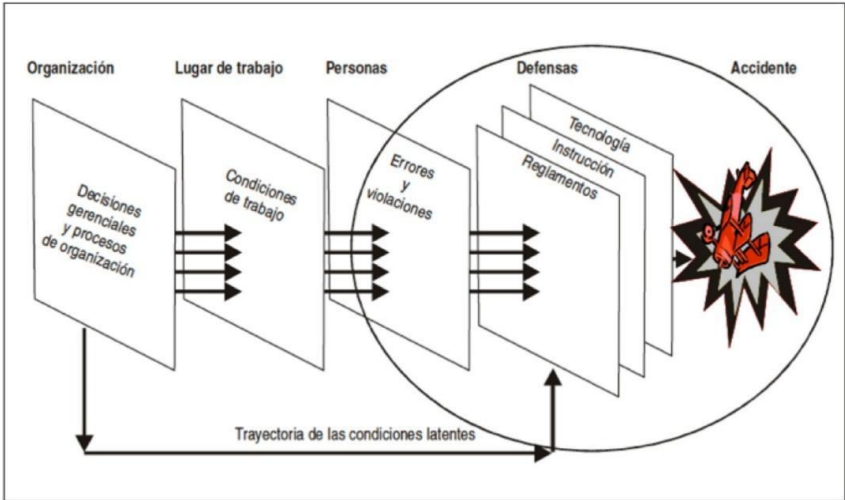


AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO VI	
	PÁGINAS:	120 DE 334
	REVISIÓN:	ORIGINAL
	FECHA:	06-05-2022

la información con un enfoque sistemático y no limitándose a determinar la causa inmediata del accidente, de forma que se identifiquen aquellas causas latentes y problemas sistemáticos que puedan generar otros accidentes o incidentes.

El Investigador Encargado utilizara el Modelo de Reason para tratar de identificar y comprender la interacción de factores de organización y de gestión (es decir, factores del sistema) en las causas de accidentes e incidentes. Así, analizarán los resultados de las investigaciones del suceso llevadas a cabo para poder definir su interacción, basándose siempre en los hechos factuales, es decir, la información servirá de input para alimentar el modelo y el análisis correspondiente que luego se trasladara al informe.

- Nota 1. Recuerde que el Modelo de Reason no es el único que puede utilizar para analizar.
- Nota 2. Podrían utilizarse varios esquemas para establecer los factores de las diferentes organizaciones, mismos que pudieron haber contribuido al accidente o incidente.



Modelo Reason

Una vez que se avance en el análisis y se empiece a estructurar el Proyecto de Informe Final, específicamente en la parte del análisis, se examinara y analizara la importancia de los hechos y circunstancias pertinentes que se hayan presentado en la parte de información factual a fin de determinar cuáles fueron los sucesos que contribuyeron al accidente.

Podrá ser necesario reiterar la descripción de algunos de los elementos de prueba ya presentados en la parte de información factual, pero el análisis no debería reducirse a una recepción de los hechos. Además, en la parte de análisis no deben presentarse hechos nuevos.

AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO VI	
	PÁGINAS:	121 DE 334
	REVISIÓN:	ORIGINAL
	FECHA:	06-05-2022

El razonamiento debe ser lógico y podrá llevar a formular hipótesis que a continuación deben examinarse y confrontarse con los elementos de prueba. Las hipótesis que no encuentren validación en la prueba deberán descartarse, siendo importante indicar claramente los motivos de rechazo de cualquier hipótesis en particular. Cuando una hipótesis no se base en los hechos, sino que exprese una opinión, esta circunstancia se indicará con claridad.

El examen desarrollado en el análisis debe ser sustento a las constataciones y a las causas inmediatas y sistemáticas del accidente o sus factores contribuyentes. También se examinará y analizará cualquier problema que hubiera quedado en evidencia durante la investigación y que fuera considerado una deficiencia de seguridad operacional, aunque no hubiera contribuido al accidente.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO VII	
	PÁGINAS:	122 DE 334
	REVISIÓN:	01
	FECHA:	22-agosto-2024

CAPITULO VII - MEDIDAS A TOMAR EN EL LUGAR DEL ACCIDENTE

7.1 Generalidades

7.1.1 Coordinación con otras autoridades:

- e) La oficina de investigación de accidentes aéreos (OFINVAA) tiene acuerdos (MoUs) con otras autoridades y agencias del Estado panameño para mantenerse preparados ante la eventualidad de un accidente aéreo. La información detallada concerniente a la participación y responsabilidad de cada agencia, para cada tipo de emergencia, se encuentra contenida en el Manual de Servicios de Aeropuertos (Doc.9137), Parte 7 – Planificación de Emergencias en los Aeropuertos. Aunque este manual trata principalmente de accidentes cerca, o en un aeropuerto, el rol y la responsabilidad de cada agencia descritos en éste, también podrán ser utilizados cuando los accidentes ocurran en otros lugares.
- f) La identificación de las víctimas es responsabilidad del Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses del Ministerio Público, sus Técnicos, Peritos Forenses y Especialistas. El personal médico, tales como patólogos dentistas forenses, deben ser conscientes de lo que se espera de ellos en el caso de ocurrir un accidente aéreo, incluyendo las autopsias y los exámenes toxicológicos. OFINVAA con antelación, podrá coordinar estas acciones con los especialistas médicos de manera que se faciliten dichos acuerdos.
- g) La notificación a los parientes más cercanos es una labor muy sensible la cual tiene que ser planificada y llevada a cabo con mucho cuidado a fin de evitar errores como por ejemplo una notificación múltiple o equivocada. En el Estado panameño, la notificación a los parientes más cercanos debe ser hecha por la compañía afectada.
- h) Es reconocido que las circunstancias que envuelven a cada accidente son diferentes, la importancia de un planeamiento adecuado y del establecimiento de buenos enlaces con otras autoridades, en particular con la Fuerza de Tarea Conjunta (FTC) es indispensable.
- i) En algunos casos es probable que OFINVAA tenga que depender de la asistencia de otras organizaciones civiles y del Estado que puedan proporcionarnos instalaciones, equipo y personal adicional, por ejemplo, helicópteros, grúas, equipos de comunicación y buzos. Es importante que la maquinaria pesada, como las grúas, buldóceres se encuentren fácilmente disponibles. En algunos casos se tendrán que organizar una expedición a gran



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO VII	
	PÁGINAS:	123 DE 334
	REVISIÓN:	01
	FECHA:	22-agosto-2024

escala, lo que requerirá logística adicional (transporte, alimentación, alojamiento, etc.)

7.1.2 Primeras medidas en el lugar del accidente:

- a) Por lo general miembros de la Fuerza de Tarea Conjunta (FTC) son los primeros en llegar al lugar de un accidente aéreo, por lo que es importante obtener su cooperación para asegurarse de que no se pierden los vestigios trascendentales del accidente debido a intromisión ajena en los restos de la aeronave. Es por esto la importancia de mantener comunicación previa con estas entidades y poder discutir con ellos los planes para reaccionar ante un posible accidente aéreo. El equipo de FTC deberán estar al corriente de lo que se espera de ellos en caso de un accidente aéreo, y por consiguiente debe estar instituido un plan para realizar sin demora las tareas siguientes:
- i. La notificación al centro de coordinación de rescate
 - ii. La notificación a OFINVAA y a otras autoridades, como sea necesario;
 - iii. Disponer y coordinar las medidas pertinentes, para asegurar los restos de la aeronave de riesgos de incendios y daños adicionales;
 - iv. Comprobar la presencia de mercancías peligrosas, tales como materiales radioactivos o venenosos siendo llevados como carga, y tomar las acciones de protección aplicables;
 - v. Gestionar la colocación de guardias para asegurar que los restos de la aeronave no sean manipulados o perturbados;
 - vi. Tomar las medidas para la preservación de cualquier evidencia de naturaleza transitoria, tales como granizo u hollín, a través de medios fotográficos o de cualquier otro tipo; y
 - vii. Obtener los nombres y las direcciones de todos los testigos cuyo testimonio podría ayudar a la investigación del accidente.
- b) A parte de las medidas previamente detalladas, los restos de la aeronave deberían quedar intactos hasta la llegada del equipo de investigadores de OFINVAA, en la medida de lo posible. Se debe hacer hincapié al equipo de FTC, siempre que sea posible, que los cadáveres de las víctimas de un accidente de un avión grande, deben ser dejados in situ, para su examen y registro por parte del equipo de expertos del Instituto de Medicina Legal. De igual forma, los efectos personales deben permanecer intactos, dado que el lugar en que se encuentran puede servir para identificar a las víctimas. En general, los restos de la aeronave sólo deben tocarse lo imprescindible para rescatar a los sobrevivientes, extinguir incendios y proteger al público.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO VII	
	PÁGINAS:	124 DE 334
	REVISIÓN:	01
	FECHA:	22-agosto-2024

7.2 Operaciones de Salvamento

- 7.2.1 La principal preocupación de las primeras personas que llegan al lugar de un accidente de aviación es la de salvar y ayudar a los sobrevivientes y proteger los bienes con los medios disponibles. Las personas que participan en la tarea de extraer las víctimas de entre los restos de la aeronave deberían, lo antes posible, anotar sus observaciones respecto al lugar de la aeronave en que se encontraban los sobrevivientes y qué parte de los restos de la aeronave tuvieron que ser apartados durante el salvamento.
- 7.2.2 Si las circunstancias lo permiten, los cadáveres de las víctimas del accidente deben dejarse tal como se encuentren hasta que se fotografíe y tome nota del lugar y la condición en que fueron encontrados y se haya hecho un esquema para indicar su lugar entre los restos de la aeronave. Si los cadáveres se encuentran fuera de la aeronave, el lugar de los mismos debería marcarse con una estaca con un número de identificación. A cada cadáver se le debería pegar una etiqueta indicando el lugar en que fue encontrado. Es esencial registrar detalladamente estos datos para poder identificar a las víctimas; además, constituyen información que puede ser útil en la investigación del accidente.
- 7.2.3 Si los cadáveres hubieran sido sacados de la aeronave siniestrada antes de que llegaran los investigadores, es importante averiguar si se registró la información indicada anteriormente. En caso negativo, conviene entrevistar al personal de salvamento o FTC a fin de registrar dichos datos.
- 7.2.4 Los investigadores de OFINVAA deberán determinar si durante las operaciones de salvamento se han alterado de algún modo los restos de la aeronave y anotar los cambios que se hayan hecho.
- 7.2.5 Una vez concluida la operación de salvamento inicial, el personal que la haya realizado debería procurar que sus actividades no destruyan las pruebas que puedan ser valiosas para la investigación. Por ejemplo, después de rescatar a los sobrevivientes y eliminar lo más posible el riesgo de incendio no debe permitirse la circulación de ambulancias y camiones de bomberos en el rastro dejado por el accidente.

7.3 Seguridad en el lugar del accidente

- 7.3.1 Al notificársele un accidente, el IIC deberá verificar inmediatamente si se han tomado medidas para salvaguardar la seguridad de los restos de la aeronave. Esto generalmente se organiza en coordinación con la policía o la FTC, pero



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO VII	
	PÁGINAS:	125 DE 334
	REVISIÓN:	01
	FECHA:	22-agosto-2024

en algunos casos puede ser que se emplee personal civil especialmente contratado.

- 7.3.2 Antes de iniciar las actividades del proceso de investigación en el lugar del accidente, debe verificarse el manifiesto de carga para asegurar que no se consigna ningún tipo de mercancía peligrosa en la carga transportada.
- 7.3.3 Cuando se sospeche que la aeronave llevaba a bordo mercancías peligrosas tales como materiales radiactivos, explosivos, municiones, líquidos corrosivos, venenos líquidos o sólidos, o cultivos de bacterias, deben tomarse precauciones especiales apostando guardias a una distancia prudente de los restos de la aeronave. Esta medida es especialmente importante si ha habido incendio, ya que esto tiende a dispersar los elementos contaminantes. Hasta que los expertos, en consulta con el IIC, hayan evaluado el peligro que existe, se deben colocar letreros indicando que la zona es peligrosa.
- 7.3.4 Al llegar al lugar del accidente, una de las primeras tareas de los investigadores es la de examinar qué medidas de seguridad se han tomado. Los guardias deben conocer a fondo sus deberes, que son:

a) Proteger al público de los peligros que presenten los restos de la aeronave;

b) Impedir que se toquen los restos (lo que comprende cadáveres y el contenido de la aeronave);

c) Proteger los bienes;

d) Admitir al lugar del accidente únicamente a las personas autorizadas por la [autoridad de investigación de accidentes]; y

e) Proteger y preservar, cuando sea posible, las marcas que haya hecho la aeronave en el terreno.
- 7.3.5 El IIC deberá dar instrucciones claras y precisas a las personas encargadas de vigilar el lugar del accidente respecto a la importancia de que las personas autorizadas lleven consigo la identificación debida. En el caso de grandes investigaciones, esto puede hacerse expidiendo distintivos de identificación fotográfica o alguna forma de pase de seguridad a todas las personas autorizadas. También ha demostrado ser eficaz el empleo de brazaletes o chalecos que indican la pertenencia a un grupo o las funciones de la persona.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO VII	
	PÁGINAS:	126 DE 334
	REVISIÓN:	01
	FECHA:	22-agosto-2024

7.4 Restos de la aeronave en el agua

7.4.1 Emplazamiento de la aeronave siniestrada:

7.4.1.1 Cuando se haya confirmado que los restos de la aeronave se encuentran en el agua, se debe contar con asesoramiento técnico disponible. OFINVAA debe convocar los servicios de otros organismos y entidades con expertos especializados del exterior del Estado para asegurar que los restos de la aeronave que se encuentran sumergidos, sean encontrados, recuperados de una manera oportuna y segura.

7.4.1.2 Como parte del plan de contingencia para la atención de un accidente en el agua, OFINVAA cuenta con acuerdos interinstitucionales, y cuando sea requerido, acuerdos con otros Estados y con organizaciones de investigación de accidentes importantes, para obtener el asesoramiento especializado y asistencia requerida.

7.4.1.3 Si las aguas son poco profundas (menos de 60m), la búsqueda con buzos puede ser eficaz. Si los restos se encuentran en aguas profundas, o si las condiciones dificultan el empleo de buceadores, se debería emplear el siguiente equipo:

- i. Equipo electrónico submarino para ubicar los dispositivos de localización submarina de los registradores de vuelo.
- ii. Video y cámaras fotográficas submarinas.
- iii. Equipo sonar de exploración lateral.
- iv. Sumergibles con tripulación o sin ella.

7.4.2 Decisión de recuperar los restos de la aeronave:

7.4.2.1 Las circunstancias de cada accidente y el emplazamiento de la aeronave son factores que pueden ayudar a decidir si se debiese o no extraer los restos. En la mayoría de los casos, deben extraerse los restos de la aeronave si se considera que la evidencia que puedan proporcionar justifica el gasto, el esfuerzo y los riesgos que representa la operación de salvamento. Si se considera probable que los restos de la aeronave arrojen evidencia importante para la seguridad operacional, OFINVAA deberá actuar con ímpetu para asegurar que se disponga lo necesario para recuperar los restos.

7.4.2.2 Recobrar una aeronave de aguas profundas, puede implicar operaciones de salvamento costosas y que pueden durar varios meses, sin embargo, existen evidencias de varios casos en los que los resultados superaron las expectativas, y las pruebas que se obtuvieron de los restos sirvieron para



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO VII	
	PÁGINAS:	127 DE 334
	REVISIÓN:	01
	FECHA:	22-agosto-2024

establecer las causas de los accidentes. Por lo tanto, se deben tomar las consideraciones necesarias para tomar la decisión más acertada al respecto.

Nota. _ OFINVAA ha establecido planes de contingencia con el fin de obtener los fondos suplementarios inmediatos para comenzar una operación de búsqueda y recuperación de los restos de la aeronave que se encuentra bajo el agua.

7.4.3 Distribución de los restos de la aeronave

Una vez se haya localizado la aeronave siniestrada, es aconsejable trazar un gráfico de la distribución espacial de los restos. En aguas poco profundas, esto se puede hacer con buzos. En aguas profundas, habrá que emplear videocámaras submarinas colocadas en sumergibles tele controlados. Antes de extraer del fondo las diversas piezas, se debe anotar el estado en que se encuentran, la forma en que estén conectadas mediante cables o tuberías, los cortes que se hagan en esas conexiones para efectuar el salvamento, entre otros. Normalmente, los buzos y los operadores de los vehículos operados a distancia no tendrán experiencia en investigaciones de accidentes de aviación y, por consiguiente, el personal de OFINVAA deberá darles instrucciones detalladas.

7.4.4 Preservación de los restos de la aeronave:

- 7.4.4.1**La velocidad a la reacción con el agua salada varía considerablemente. Los componentes de magnesio reaccionan violentamente, y de no ser recuperados en los primeros días, estos podrían disolverse. El aluminio y la mayoría de los otros metales son menos afectados por su inmersión en agua salada. Sin embargo, la corrosión se acelerará rápidamente una vez que el componente es retirado del agua, a no ser que se tomen medidas preventivas para evitar que esto ocurra.
- 7.4.4.2**Una vez retirados los restos de la aeronave, los componentes deben ser enjuagados completamente con agua dulce. Podría ser conveniente el regar los restos de la aeronave con una manguera mientras es elevada del agua salada y antes de ser depositada en la superficie de la embarcación de salvamento. El enjuague con agua dulce no evita toda la acción de la corrosión. La aplicación de un fluido para desplazar el agua aumenta la protección anticorrosiva; a las superficies fracturadas se les debe aplicar una capa de aceite o de lanolina inhibida para prevenirla corrosión.
- 7.4.4.3**Los depósitos de origen orgánico tales como hollín o manchas, requieren análisis, no se deben usar sustancias protectoras de origen orgánico. Se debe emplear enjuague de agua fresca seguido de secado con aire. Cuando



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO VII	
	PÁGINAS:	128 DE 334
	REVISIÓN:	01
	FECHA:	22-agosto-2024

el componente se encuentre completamente seco, debe ser sellado en una bolsa de plástico con un secante inerte tal como gel de silicona.

7.4.4.4No conviene secar los registradores de vuelo; se deben mantener inmersos en agua fresca hasta que el especialista en registradores de vuelo asignado al caso se haga cargo de ellos.

7.4.5 Medidas de precaución:

7.4.5.1Al extraer los restos de la aeronave se deben tomar medidas de precaución, especialmente, se debe tratar de desinflar las ruedas y los recipientes a presión lo más pronto posible. La corrosión del magnesio que se encuentra en las armaduras de las ruedas puede estar tan avanzada que dichas armaduras llegan a convertirse en un peligro. Otros recipientes a presión se deben desechar tan pronto se hayan analizado sus contenidos.

7.4.5.2Las actividades de recuperación el equipo y de supervisión del personal de salvamento se debe dejar en manos de un especialista. Si es necesario, el investigador puede asesorar sobre la forma de enganchar cables, ganchos, etc., a las piezas, para que éstas no se dañen al extraerlas.

7.4.5.3Cuando se usen barcasas de salvamento, equipadas con maquinaria grande, grúas, cables, redes, equipo de aferrar, etc., conviene que los investigadores sean precavidos y se mantengan alejados del equipo y de las cargas en eslingas.

Nota. - En el Documento OACI 9786, Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación, Tomo 1, Apéndice 2 del Capítulo 5, se presenta la Guía CEAC para la localización y recuperación submarinas de restos y registradores de vuelo de aeronaves, preparado por el Grupo de expertos sobre investigación de accidentes e incidentes de aviación de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC). Esta guía proporciona un panorama general de los aspectos muy particulares de las operaciones de búsqueda y recuperación submarina, y sobre los conocimientos técnicos, procedimientos y equipo necesarios para llevar a cabo una respuesta efectiva ante un accidente de ese tipo.

7.5 Planificación de Inspecciones Técnicas

7.5.1 Generalidades:

7.5.1.1Si el IIC decide que es menester que especialistas examinen o prueben determinados componentes, conviene tener presente que la legislación nacional de algunos Estados puede prohibir el traslado de cualquier pieza de los restos sin el permiso previo de las autoridades judiciales. En el caso de los componentes que requieran análisis mediante destrucción, puede que sea aconsejable obtener por escrito la autorización del propietario de la aeronave y de la Compañía de Seguros.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO VII	
	PÁGINAS:	129 DE 334
	REVISIÓN:	01
	FECHA:	22-agosto-2024

7.5.1.2 Algunas veces hay que enviar una o más piezas, de la aeronave dañada a otro Estado para que se practique la inspección o la prueba técnica. Según el Anexo 9 — Facilitación, el Estado de que se trate asegurará que el traslado de la pieza, o piezas, se efectúa sin demora. Asimismo, los Estados que intervengan facilitarán la devolución de tal pieza, o piezas al Estado que dirija la investigación.

7.5.1.3 Cuando los investigadores envíen a los laboratorios para que examinen piezas que hayan fallado, deben acompañarlas con información de tantos datos como sea posible sobre las circunstancias que hayan podido contribuir al fallo de dichas piezas o componentes, incluso sus propias conjeturas. La información que proporcione el investigador será solamente para dar una idea u orientación al especialista que deberá, no obstante, examinar todos los aspectos pertinentes del caso. No basta que el investigador envíe piezas para que las examine el especialista indicando únicamente el comentario “para pruebas”. Tiene el deber de acompañar la pieza o componente con un historial, que cubra cuestiones tales como:

- i. La fecha en que fue instalada en la aeronave
- ii. Las horas totales de servicio,
- iii. El número total de horas desde la última revisión o inspección de la pieza.
- iv. Dificultades, fallas anteriores que se hayan conocido.
- v. Cualquier otro dato pertinente que pueda contribuir a explicar cómo y por qué la pieza o componente falló.

7.5.1.4 Conviene que los sistemas, bien sean mecánicos, eléctricos, hidráulicos o neumáticos, se extraigan en secciones tan grandes como sea factible. Es preferible que esas secciones sean desmanteladas, en lugar de cortarlas. Es menester que se protejan las manchas de pintura, ya que son sumamente importantes en los accidentes con choque y fallas en vuelo. Esta práctica debe aplicarse, igualmente, a las manchas de humo u hollín.

7.5.2 Preparativos prácticos:

7.5.2.1 Los talleres para las pruebas se elegirán en función de la clase de examen especializado necesario y de los componentes y sistemas que han de someterse a pruebas.

7.5.2.2 Cuando se decida que un sistema y sus componentes deben ser sometidos a exámenes y pruebas por parte de especialistas, es aconsejable incluir tantos componentes del sistema como sea factible; por ejemplo, los arneses o sujetadores del cableado, los interruptores, las válvulas y



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO VII	
	PÁGINAS:	130 DE 334
	REVISIÓN:	01
	FECHA:	22-agosto-2024

reguladores de control.

7.5.2.3Cada componente debe ser etiquetado con su nombre, número de pieza, número de serie y la clave identificadora del accidente. El investigador debe hacer una lista, tomar notas y fotografías descriptivas de todos los componentes destinados a ensayos; los componentes mismos se deben almacenar en un sitio protegido hasta que llegue el momento de enviarlos a las pruebas.

7.5.2.4Los componentes deben ser embalados para minimizar el daño que puedan sufrir en el transporte. Especialmente, hay que tener la precaución de proteger las superficies fracturadas con material adecuado de empaque, para que no sufran daño alguno al entrar en contacto con otras superficies contiguas, o con otras piezas.

7.5.2.5Siempre que sea posible, los motores se deben embalar en sus propios bastidores especiales y enviarse en contenedores. Otros objetos pesados, tales como los grupos motores de control de vuelo, el ensamblaje de tornillos del estabilizador y los actuadores, deben empaquetarse con un envoltorio protector y colocarse en contenedores de madera separados. En dichos contenedores se deben instalar bloques o abrazaderas para evitar que las piezas se muevan durante el transporte. Otros componentes más pequeños y ligeros se pueden enviar de la misma manera, más de uno por caja, pero siempre procurando que unos no entren en contacto con los otros. El investigador debe poner etiquetas a todas las cajas y cartones y hacer una lista inventario de lo que hay en cada contenedor.

7.5.3 Notas y resultados de las pruebas:

7.5.3.1Las notas que se hayan tomado durante los exámenes y ensayos especiales se deben archivar en la instalación o taller que haya hecho las pruebas, y los resultados de éstas se deben consignar a OFINVAA. Si hay un investigador supervisando los ensayos, también él debe tomar notas.

7.5.3.2Antes de que se inicien los exámenes y ensayos, conviene informar a los investigadores y al personal participante de la instalación acerca de la clase y magnitud de las pruebas que se realizarán, debiéndose discutir los procedimientos de ensayo para asegurarse que son adecuados.

7.5.3.3Las discrepancias que revelen los ensayos se deben fotografiar y documentar con una nota explicativa acerca de la forma en que afectan al funcionamiento del sistema o del componente. Se debe tener presente que las tolerancias aceptadas en los procedimientos de prueba puede que se apliquen únicamente a los componentes nuevos o rehabilitados, mientras



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO VII	
	PÁGINAS:	131 DE 334
	REVISIÓN:	01
	FECHA:	22-agosto-2024

que los que lleven en servicio cierto tiempo pueden tener límites aceptables que excedan dichas tolerancias. Si la discrepancia lo justifica, al concluir las pruebas o ensayos convendría desarmar la pieza o componente para averiguar la causa de la rotura o falla. Es aconsejable tomar fotos de las piezas antes de desarmarlas y cuando se estén desarmando, debiéndose documentar adecuadamente las conclusiones.

- 7.5.3.4**Cuando hayan concluido las pruebas, los investigadores y el personal de la instalación deberán examinar y discutir los resultados. Si se llegara a un acuerdo de que los datos recogidos constituyen una representación verídica y factual de la condición y capacidad de los componentes, se deben hacer copias de las notas y de los resultados de las pruebas para que consten como registro del examen y ensayo del sistema o del componente en cuestión.
- 7.5.3.5**De requerir alguna documentación técnica de los fabricantes el jefe de OFINVAA solicitara mediante una nota formal a la dirección de seguridad aérea solicitando la misma.
- 7.5.3.6**Los investigadores de la OFINVAA tendrán acceso a la biblioteca técnica de la OACI cuando se requiera algún documento.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO VIII	
	PÁGINAS:	132 DE 334
	REVISIÓN:	01
	FECHA:	22-agosto-2024

CAPÍTULO VIII - ORGANIZACIÓN Y ADMINISTRACION DE LA INVESTIGACION

8.1 Generalidades

- 8.1.1 Para lograr el propósito de una investigación, esta debe ser planificada y gestionada adecuadamente. La parte principal de un proceso de investigación debe ser planificada de manera tal que los miembros del equipo de investigación sean conscientes de sus diversas tareas y que tengan las debidas calificaciones para poder llevarlas a cabo. La planificación también debe reconocer que estas tareas deben ser coordinadas por el Investigador Encargado IIC, quien es el líder y conductor del equipo de investigadores.
- 8.1.2 Cuando una aeronave grande esté involucrada en un accidente resulta necesario un equipo considerable de investigadores, organizados en grupos especializados para poder cubrir todos los aspectos de la investigación. En algunas investigaciones las áreas donde deben enfocarse las investigaciones serán evidentes en una etapa temprana, y el esfuerzo principal de la investigación podrá ser eficientemente canalizado a estas áreas relativamente especializadas. Sin embargo, sigue siendo esencial que los investigadores avancen sistemáticamente a través de todos los aspectos del accidente. Siendo o no aparentes las causas de un accidente, la investigación determinará cualquier factor sistémico oculto que podrían haber contribuido con el accidente y sus secuelas, así como con cualquier deficiencia no causal que podría contribuir con futuros accidentes.
- 8.1.3 En el caso de accidentes involucrando aeronaves pequeñas, el esfuerzo de la investigación es proporcionalmente menor. Las funciones son las mismas pero el trabajo es asumido por uno o dos investigadores, o alternatively, por un investigador y un especialista calificado en un aspecto particular que requiera un examen especializado. Nuevamente se recalca que cuando aeronaves pequeñas se encuentran involucradas, la planificación previa a la investigación y el uso de las listas de verificación son esenciales.

8.2 Sistema de Gestión de Investigaciones

- 8.2.1 La investigación de un accidente que involucre una aeronave grande o compleja debe requerir un gran equipo de investigadores para poder conducir la investigación de la manera más eficiente y expeditiva posible. La utilización efectiva de los investigadores disponibles en una investigación grande se puede lograr utilizando un “Sistema de Gestión de Investigación” contenidas en el Manual de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación de la



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO VIII	
	PÁGINAS:	133 DE 334
	REVISIÓN:	01
	FECHA:	22-agosto-2024

OACI (Doc. 9756, Parte II, Capítulo 5). El sistema de gestión de investigación divide las actividades de investigación en áreas funcionales, cada una de las cuales puede ser asignada a un grupo dentro del equipo de investigación. Cada grupo de investigación debe contar con la cantidad de miembros necesarios para examinar las circunstancias particulares del accidente.

- 8.2.2 Después de la primera visita y de recorrer el lugar del accidente, la primera medida de gestión que ha de tomar el IIC es convocar a una “reunión de organización”, esta reunión debe ser convocada tanto para investigaciones grandes como pequeñas. En la reunión de organización, el IIC debería identificar a todos los participantes que forman parte del equipo y excluir a otras personas, tales como miembros de la prensa, abogados y aseguradores, a quienes no se les debería permitir formar parte del equipo.
- 8.2.3 El objetivo principal de la reunión de organización es describir las reglas, políticas y procedimientos de la investigación y organizar el equipo en grupos específicos responsables de los diversos aspectos de la investigación.
- 8.2.4 Pasos a seguir en la reunión de organización:

a) El IIC expondrá a los investigadores sus deberes, obligaciones y responsabilidades,

b) El IIC deberá exponer las políticas y los procedimientos establecidos en este Manual de Procedimientos, con el fin de que todos estén claros en el cumplimiento de sus tareas,

c) Organizar los grupos de investigadores, dependiendo de la magnitud de la investigación.
- 8.2.5 Dependiendo de la magnitud y las circunstancias del accidente, pueden formarse varios grupos para los diversos aspectos técnicos de la investigación.
- 8.2.6 Los jefes de los grupos de investigación son investigadores principales, cada uno responsable de un grupo determinado. Los grupos de investigación deberían incluir entre sus miembros especialistas de OFINVAA, las líneas aéreas, la AAC, los fabricantes de la aeronave y de motores, el aeropuerto y los sindicatos de empleados, según corresponda. Los grupos deberían incluir también asesores asignados por los representantes acreditados de otros Estados. Normalmente, todos los miembros del grupo deberían tener acceso a toda la información descubierta en el curso de la investigación y deben participar en la investigación hasta que se complete el informe del grupo.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO VIII	
	PÁGINAS:	134 DE 334
	REVISIÓN:	01
	FECHA:	22-agosto-2024

8.2.7 Los grupos de investigación que pueden formarse durante una gran investigación podrían ser de: testigos, meteorología/condiciones meteorológicas, servicios de tránsito aéreo, estructuras de aeronaves, sistemas de aeronaves, grupos motor, registros de mantenimiento, factores de supervivencia, actuación humana, performance de la aeronave y registradores de vuelo. A medida que surgen las necesidades, pueden formarse otros grupos especiales, tales como incendio y explosión, recuperación subacuática, maqueta, etc. Las circunstancias y complejidad del accidente deberían determinar el número y los tipos de grupos necesarios.

Nota 1. — El Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación (Doc 9756) de la OACI, Parte II, Capítulo 3 — Responsabilidades en la investigación, proporciona un panorama de las responsabilidades típicas de los miembros del equipo de investigación en una gran investigación. Además, el Capítulo 4 — Investigaciones de accidentes graves, incluye información sobre la Guía para la investigación de accidentes graves (MAIG), que proporciona al IIC, a los jefes de grupo y a otros miembros del equipo de investigación las principales directrices para las grandes investigaciones.

Nota 2. — El Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación (Doc 9756) de la OACI, Parte III, contiene orientación detallada sobre cómo realizar la investigación de áreas específicas.

Nota 3. — Cada uno de los jefes de grupo de OFINVAA debería proporcionar un ejemplar de los textos de orientación pertinentes a los miembros de su grupo para que los examinen antes de comenzar la investigación.

8.2.8 En todas las investigaciones, se nombra un coordinador (portavoz/líder de equipo) de cada una de las entidades que participan (línea aérea, autoridad de reglamentación, fabricante, etc.) para las funciones de enlace con el IIC, y para supervisar la labor de los especialistas de su organización. El IIC es la persona responsable de las comunicaciones con los representantes acreditados (y sus asesores) de otros Estados que participan en la investigación.

8.2.9 La gestión de la investigación de accidentes puede facilitarse si el IIC usa un flujograma con varios eventos. A cada evento corresponde una frase descriptiva. El flujograma permite a los investigadores asegurarse de que se sigue la secuencia esencial de eventos. El Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación (Doc 9756) de la OACI, Parte II, contiene una “lista de verificación de eventos” específicamente destinada a servir como ayuda para la gestión de investigación de accidentes documentando las diversas etapas de la investigación. Esta lista de verificación debería usarse como herramienta para dirigir los diversos pasos que han de darse



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO VIII	
	PÁGINAS:	135 DE 334
	REVISIÓN:	01
	FECHA:	22-agosto-2024

para completar la investigación. Esta lista de verificación es sólo una herramienta y debe ser complementada con otros materiales.

- 8.2.10** Cada lista de verificación de eventos debería usarse juntamente con la Guía para la investigación de accidentes graves que figura en el Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación (Doc. 9756) de la OACI, Parte II; y los materiales (listas de verificación) para tareas específicas de investigación que figuran en el Doc. 9756, Parte III, adaptados a las circunstancias particulares del accidente. Puesto que las tareas de investigación pueden ser diferentes debido a las circunstancias del accidente, las listas de verificación deberían revisarse para asegurarse de que las tareas son apropiadas para organizar y realizar la investigación de accidentes. El hecho de que las actividades y tareas estén organizadas en listas de verificación permite al IIC indicar claramente qué han logrado y qué deben lograr los investigadores y los diversos grupos durante la investigación. También hace que al IIC le resulte más fácil dirigir y orientar a las personas que participan en una investigación por primera vez y que pueden necesitar un asesoramiento específico. Las listas de verificación, además de ser parte del sistema de gestión de investigaciones, establecen cierto orden en lo que a menudo es una situación confusa.
- 8.2.11** Los jefes de grupo son responsables de completar las tareas de investigación empleando las listas pertinentes a fin de realizar las tareas que les corresponde. Por lo tanto, los jefes de grupo deben conocer el sistema de gestión de investigaciones y las tareas que sus grupos deben llevar a cabo. Ellos deberían saber que las tareas descritas no son necesariamente exhaustivas y que circunstancias particulares pueden justificar la revisión de las tareas. Cuando se usan las listas de verificación, es conveniente que los investigadores tomen nota de la fecha en que se ha completado cada tarea, toda otra medida que sea necesaria o cualquier cosa que sea importante con relación a una tarea en particular. Independientemente de la planificación que requiere la preparación de las listas de verificación, inevitablemente habrá casos en que será necesario adaptar las tareas descritas a las circunstancias particulares de la investigación.
- 8.2.12** Las listas de verificación ayudan a los jefes de grupo a organizar el trabajo de sus respectivos grupos y proporcionan al IIC una herramienta para vigilar el progreso de la investigación. En las reuniones diarias sobre el progreso de la investigación, los investigadores deberían informar qué tareas de las que figuran en sus listas de verificación se han completado después del último informe y el IIC debería registrar ese progreso en el flujograma. La ventaja



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO VIII	
	PÁGINAS:	136 DE 334
	REVISIÓN:	01
	FECHA:	22-agosto-2024

de este sistema es la facilidad con que se puede informar a la sede sobre el progreso de la investigación desde el lugar del accidente y el hecho de que el flujograma puede actualizarse en la sede para reflejar la situación en que se encuentra la investigación.

8.2.13 El sistema de gestión de investigaciones es una de las herramientas fundamentales que han de usarse en una gran investigación, y un investigador a quien probablemente se nombre IIC o jefe de grupo en una gran investigación debería conocer este sistema antes de intentar usarlo en el terreno. La eficacia del sistema está directamente relacionada con la adhesión del investigador respecto al flujograma y a las listas de verificación.

8.3 Reuniones sobre el Progreso de la Investigación

- 8.3.1** El sistema de gestión de investigaciones incorpora el uso de una reunión diaria del equipo de investigación sobre el progreso de las tareas. El fin principal de estas reuniones es que todos los miembros del equipo participen en los informes diarios de los diversos grupos y que todos los miembros del equipo conozcan los resultados y conclusiones de otros grupos y planear futuras actividades. Estas reuniones también fortalecen el “concepto de equipo”, que es esencial para el éxito de la investigación de un accidente grave. Además, las reuniones sobre el progreso realizado dan al IIC la oportunidad de supervisar el adelanto y los resultados de la investigación y proporcionar liderazgo y orientación cuando es necesario.
- 8.3.2** El formato típico de una reunión sobre el progreso de la investigación consistiría en que el IIC haga una declaración de apertura general y ponga al equipo al día con la evolución de los acontecimientos fuera del equipo, tales como examen de los informes de mantenimiento, informes sobre las lecturas del registrador de vuelo y otras actividades de la investigación que se realizan fuera del lugar del accidente. Si se unen al equipo nuevos investigadores, se les harán conocer las reglas, políticas y procedimientos y se le asignará al grupo apropiado.
- 8.3.3** Seguidamente, el IIC debería pedir a cada jefe de grupo que presente un informe breve. El formato de los informes de los jefes de grupo debería ser: — qué hicimos hoy; — qué constatamos hoy; — qué planeamos para mañana; — preguntas, comentarios o sugerencias.
- 8.3.4** Los informes de los grupos deberían ser breves y concisos. Los documentos pertinentes, tales como informes meteorológicos o datos similares, deberían distribuirse a los otros participantes sin leerlos en la reunión sobre el progreso de la investigación. Los informes y preguntas deberían limitarse a la



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO VIII	
	PÁGINAS:	137 DE 334
	REVISIÓN:	01
	FECHA:	22-agosto-2024

información fáctica. Estas reuniones no son el lugar para comenzar a especular o analizar las causas del accidente. Si la reunión se organiza y dirige correctamente, no debería tomar más de una hora.

8.3.5 Después de la reunión sobre el progreso de la investigación, el IIC deberá comunicar sus resultados y el progreso alcanzado a sus superiores para que se puedan preparar las sesiones de información para los medios de comunicación y los familiares de las víctimas. Estas sesiones para los medios de comunicación y los familiares de las víctimas serán realizadas por la persona que el Director General de la AAC designe.

Nota. — Cuando los idiomas que hablan los participantes como primer idioma son diferentes, el uso de intérpretes es indispensable para que todas las personas se beneficien de los informes de las reuniones sobre el progreso de la investigación, de modo que comprendan la información que deben transmitir a sus superiores y usar para elaborar medidas de prevención de accidentes. El IIC deberá coordinar con el Jefe de OFINVAA la facilitación de intérpretes.

Nota. — Las reuniones sobre el progreso de la investigación deberían realizarse incluso cuando el número de miembros del equipo de investigación sea pequeño (3 a 5 personas) y pueden hacerse en un ambiente sencillo, tal como un vehículo en el lugar del accidente o en un lugar similar. Las grandes reuniones sobre el progreso de la investigación (10 a 100 personas) deberían hacerse en un ambiente más oficial, como en una gran sala en un hotel o en un lugar similar. Realizar estas reuniones es parte del sistema de gestión de investigaciones.

8.4 Coordinación con los Medios de Comunicación

8.4.1 Todos los accidentes graves y la mayoría de los accidentes pequeños suscitan gran interés en el público y en los medios de comunicación. Generalmente, una buena relación con estos medios es beneficiosa para la investigación. Puede ser necesario contar con la colaboración de los medios de difusión locales para no divulgar detalles precisos del lugar del accidente hasta que no se hayan implantado medidas adecuadas para controlar el acceso del público. También puede ser necesario obtener la ayuda de los medios de comunicación para obtener más información acerca de la zona, los nombres de posibles testigos o cuando se procure obtener la ayuda del público para recuperar piezas que han desaparecido de entre los restos de la aeronave.

8.4.2 OFINVAA no tiene la autoridad para comunicar públicamente información sobre los sucesos, es el Director General de la Autoridad Aeronáutica Civil quien designa a la persona responsable de dar las declaraciones a los medios. No obstante, es necesario asegurarse de que las necesidades de los medios de comunicación no entorpezcan el desarrollo de la investigación



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO VIII	
	PÁGINAS:	138 DE 334
	REVISIÓN:	01
	FECHA:	22-agosto-2024

propiamente dicha. Los medios de comunicación deberían estar al corriente de que alrededor de 30 días después del accidente se difundirá un informe preliminar (fáctico).

- 8.4.3 Puede ser que otras entidades y organismos relacionados o afectados por el accidente (tales como líneas aéreas, autoridades aeroportuarias, servicios de emergencia y fabricantes de aeronaves), necesiten proporcionar información a los medios de comunicación acerca de su participación. Esas actividades deberían coordinarlas, en la mayor medida posible, esas entidades y organismos. No obstante, la AAC es el principal punto de contacto y la única entidad a la que se permite difundir información sobre el progreso y las conclusiones de la investigación.
- 8.4.4 Para las investigaciones de accidentes ocurridos fuera de Panamá y realizadas por otros Estados, el representante acreditado nombrado por OFINVAA y sus asesores que participen en la investigación no darán a los medios de comunicación ni al público, sin el consentimiento expreso del Estado que realiza la investigación, acceso a ninguna información o documento obtenidos durante la investigación. Si OFINVAA u otros funcionarios de Panamá dieran a conocer esa información sin el consentimiento del Estado que realiza la investigación, ese hecho socavaría la confianza y cooperación entre los Estados participantes, lo cual debe evitarse.

8.5 Trato con los Familiares de las Víctimas de Accidentes

- 8.5.1 La Política de la OACI sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares (Doc 9998) y el Manual de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares (Doc 9973) contienen orientación y prácticas internacionalmente aceptadas por los Estados cuando se trata con víctimas de accidentes de aviación y sus familiares.
- 8.5.2 A las víctimas de accidentes y a sus familiares no se les permite participar en la investigación. Sin embargo, en el Capítulo V del Libro XXVI Parte I del RACP, se prevén ciertos derechos y prerrogativas de los Estados que tienen un interés especial en un accidente porque sus nacionales han perecido o sufrido lesiones graves en el accidente. Específicamente, esos Estados podrán nombrar un experto, quien tendrá las siguientes prerrogativas: a) visitar el lugar del accidente; b) tener acceso a la información fáctica pertinente que apruebe para la divulgación al público el Estado que realiza la investigación, así como la información sobre el progreso de la investigación; y c) recibir copia del informe final.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO VIII	
	PÁGINAS:	139 DE 334
	REVISIÓN:	01
	FECHA:	22-agosto-2024

- 8.5.3** Esto no debería impedir que el Estado participe en la identificación de las víctimas y proporcione asistencia en reuniones con supervivientes de ese Estado.
- 8.5.4** Estas disposiciones no permiten que el experto nombrado participe activamente en la investigación.
- 8.5.5** Las responsabilidades generales respecto al trato con las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares incumben a la línea aérea, que debería tener un plan para tratar con las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares. No obstante, el Estado del suceso debe vigilar esas actividades. Por lo tanto, el Director General de la AAC establecerá la persona o personas responsables de la coordinación con los miembros pertinentes de la familia, o sus representantes, para facilitar información sobre las conclusiones y el progreso de la investigación y para facilitar el acceso necesario a expertos de otros Estados.

8.6 Protección y Custodia de Pruebas y Evidencias de Accidentes e Incidentes

- 8.6.1** En caso de accidentes o incidentes en los que se requiera salvaguardar la aeronave o sus partes o cualquier otra evidencia del suceso, con la finalidad de realizar un análisis detallado y establecer la causa del accidente, el IIC comunica al Jefe de OFINVAA para que coordine con la Dirección General de la AAC, la consecución de una instalación (hangares o depósitos) de almacenamiento y su debida custodia para proteger las evidencias. Estas instalaciones se encuentran dentro de los aeropuertos administrados por la AAC o los que se encuentren concesionados.
- 8.6.2 Procedimiento de Comunicación para Carta de Acuerdo Operacional Entre la Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos (OFINVAA) de la Autoridad Aeronáutica Civil de Panamá y el Aeropuerto Internacional de Tocumen (Tocumen S.A.)**

En caso de ocurrir un accidente aéreo que requiera el uso de las instalaciones acordadas, se seguirá el siguiente procedimiento de comunicación:

1. La AAC designará a un oficial de enlace de OFINVAA quien será responsable de la comunicación con AITSA.
2. El oficial de enlace de la AAC se comunicará directamente con la Gerencia de Operaciones de Tocumen S.A. a través de los siguientes medios:
 - a.Teléfono de emergencia: (507) 238-2988 ó 238-2999
 - b.Correo electrónico: centrodegestion@tocumenpanama.aero



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO VIII	
	PÁGINAS:	140 DE 334
	REVISIÓN:	01
	FECHA:	22-agosto-2024

3. La comunicación inicial incluirá:
- a. Información básica sobre el accidente
 - b. Ubicación preferida para el almacenamiento (Aeropuerto Scarlett Martínez o Panamá Pacífico)
 - c. Tiempo estimado de llegada de la aeronave accidentada
 - d. Cualquier requerimiento especial para el almacenamiento
4. AITSA., confirmará la recepción de la solicitud y la disponibilidad del hangar en un plazo no mayor a dos (2) horas.
5. AITSA., designará a un punto de contacto que coordinará con la AAC todos los aspectos logísticos relacionados con el ingreso y almacenamiento de la aeronave.
6. Ambas partes mantendrán comunicación constante durante todo el proceso de traslado y almacenamiento de la aeronave accidentada.

Este procedimiento podrá ser revisado y actualizado según sea necesario, por acuerdo mutuo entre la AAC y AITSA.

- 8.6.3** Una vez que el Jefe de OFINVAA reciba, por parte de la Dirección General de la AAC, la autorización para trasladar las partes al hangar o depósito dentro de algún aeropuerto, el Jefe le comunica al IIC para que proceda.
- 8.6.4** Antes de que se trasladen las pruebas a las instalaciones seleccionadas, el IIC deberá tomar las fotografías o videos que permitan conservar y proteger las evidencias que van a ser trasladadas.
- 8.6.5** De requerirse equipo especializado (grúas, camiones, cama baja, etc.) para el traslado de la aeronave o partes a las instalaciones de resguardo dentro de un aeropuerto, el IIC comunicará al Jefe de OFINVAA para que coordine con la Dirección de Finanzas y poder hacer uso del FONDO DE ACCIDENTE AÉREO, cuenta del Banco Nacional N°010000048012 que tiene la AAC y se puedan contratar dichos equipos.
- 8.6.6** Durante el traslado de las evidencias, el IIC o un investigador que éste designe, deberá acompañar en todo momento las evidencias.
- 8.6.7** Una vez se encuentre la aeronave accidentada o sus partes ubicadas en la instalación de custodia, el IIC o el grupo de investigadores iniciarán el proceso de análisis. Si se requiere varios días de análisis, el IIC debe garantizar que el lugar permanezca custodiado.
- 8.6.8** Cuando el IIC o el grupo de investigadores termine el estudio y análisis de las partes, liberará las mismas a través del documento AAC-OFINVAA-010



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO VIII	
	PÁGINAS:	141 DE 334
	REVISIÓN:	01
	FECHA:	22-agosto-2024

(Liberación de la aeronave y/o sus restos) al operador o explotador o dueño para que esta sean retiradas del lugar.

8.7 Protección de Registros, Grabaciones y Muestras

8.7.1 OFINVAA requiere que, en el caso de un accidente, todas las grabaciones de las comunicaciones con los servicios de tránsito aéreo, más los documentos que estén relacionados con el vuelo y los datos de meteorología aeronáutica se obtengan y guarden en sitio seguro. Para tal fin se ha desarrollado el procedimiento PROC014 “Recuperación y lectura de registradores de vuelo”, el cual se encuentra en el Apéndice A de este manual.

8.8 Autorización Oficial para Retirar los Restos de la Aeronave

- 8.8.1 Los restos de la aeronave permanecerán bajo custodia de OFINVAA hasta el momento que sean liberados al dueño de la aeronave o al representante autorizado por el dueño. En muchos casos, los restos de la aeronave deben ser liberados en partes, dependiendo de las necesidades de los investigadores en poner a prueba componentes selectos.
- 8.8.2 Para accidentes ocurridos en Panamá, que involucren aeronaves matriculadas y operadas por otros Estados, OFINVAA debe facilitar la liberación de la custodia de la aeronave, sus contenidos, o partes de los mismos, a una persona o personas debidamente designadas por el Estado de Matricula o el Estado del Operador tan pronto éstos no sean requeridos para la investigación. Esta disposición es particularmente importante cuando ocurren eventos con daños mínimos a una aeronave que necesita ser reparada y retornada al servicio.
- 8.8.3 Para la liberación de los restos o la totalidad de la aeronave, se empleará el formulario AAC-OFINVAA-010 (Liberación de aeronave y/o restos), que se encuentra en el Apéndice B de este manual.
- 8.8.4 Si se van a liberar todos los restos de la aeronave, el Investigador Encargado IIC debe firmar el formato AAC-OFINVAA-010 en la primera parte, y debe incluir la firma del dueño o representante, quien acepte los restos de la aeronave. Si únicamente se van a liberar algunas partes, el formato de liberación debe incluir un listado de las partes o componentes que están siendo liberados, así como cualquier parte o componentes que sean retenidos para llevar a cabo pruebas posteriores, junto con las firmas que comprueben la liberación o retención de dichas partes.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO IX	
	PÁGINAS:	142 DE 334
	REVISIÓN:	01
	FECHA:	22-agosto-2024

CAPÍTULO IX - ENSAYOS Y EXÁMENES DE COMPONENTES

9.1 Ensayos en Laboratorios y Componentes de Aeronaves

- 9.1.1 Si el investigador encargado decide que es menester que especialistas examinen o prueben determinados componentes, se ha desarrollado el Procedimiento “**PROC017** Inspección y pruebas de componentes o partes de aeronaves involucradas en un suceso” donde detalla los pasos a seguir para realizar estas pruebas. En el caso de los componentes que requieran análisis mediante destrucción, puede que sea aconsejable obtener por escrito la autorización del propietario de la aeronave y de la compañía de seguros.
- 9.1.3 Los exámenes de especialistas pueden variar desde el examen con microscopio electrónico de barrido (MEB) de una pieza que falló hasta un análisis químico y el ensayo de los sistemas de la aeronave en laboratorio o en vuelo. Los exámenes y ensayos en laboratorio generalmente suponen el uso de equipo especializado que no está disponible en el lugar del accidente y que a menudo está más allá de la capacidad de los talleres de mantenimiento de aeronaves. Por lo tanto, se podrán usar las instalaciones del fabricante de componentes, talleres certificados, sean o no aeronáuticos, pero que sean reconocidos por los entes regentes de dicha actividad, donde se dispone fácilmente de equipo especializado y personal con la capacitación apropiada. Sin embargo, se requiere la supervisión muy de cercana por parte del Investigador Encargado (IIC) o un investigador designado por el Jefe de OFINVAA para asegurar que no hay conflicto de interés real o percibido como tal. Todas las actividades, particularmente las fases de desmontaje y ensayo, deberán documentarse y fotografiarse para fines de prueba.

9.2 Disposiciones Prácticas

- 9.2.1 Los talleres para las pruebas se elegirán en función del tipo de exámenes especializados necesarios y de los componentes y sistemas que deban someterse a prueba. El investigador debe sentirse seguro de que las instalaciones escogidas tienen los medios para hacer los exámenes y ensayos debidos. Conviene concertar lo antes posible un acuerdo con dichas instalaciones de modo que la dirección de las mismas pueda hacer los preparativos para los ensayos asignando el personal y el equipo necesarios.
- 9.2.2 Cuando se decida que un sistema y sus componentes deben ser sometidos a exámenes y ensayos por parte de especialistas, es aconsejable incluir tantos componentes del sistema como sea posible, por ejemplo, los arneses



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO IX	
	PÁGINAS:	143 DE 334
	REVISIÓN:	01
	FECHA:	22-agosto-2024

o sujetadores del cableado, relés, válvulas y reguladores de control. Los ensayos que se hagan en un solo componente pueden revelar datos sobre el funcionamiento de ese elemento particular solamente, mientras que el problema puede haberse producido en otro de los componentes afines. Los resultados más convincentes serán los que se obtengan ensayando tantos componentes originales del sistema como sea posible.

9.2.3 Si se ha aceptado que los liquidadores de la aseguradora u otras personas que no forman parte del equipo de investigación puedan asistir y observar las operaciones cuando se desarmen los componentes, el investigador y el personal de las instalaciones de ensayo deben tener extremo cuidado. No deberían discutirse las conclusiones ni los análisis en presencia de personal ajeno a la investigación, porque podrían usar esa información de un modo inapropiado.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO X	
	PÁGINAS:	144 DE 334
	REVISIÓN:	01
	FECHA:	22-agosto-2024

CAPÍTULO X - REDACCIÓN DE INFORMES

10.1 Generalidades

- 10.1.1** OFINVAA para cada tipo de suceso (incidente, accidente o incidente grave) emitirá un Informe Preliminar (Formato AAC-OFINVAA-F011) y un Informe Final (Formato AAC-OFINVAA-F012), sin embargo, si han transcurrido 12 meses de la ocurrencia del suceso y no se ha publicado el Informe Final, OFINVAA deberá publicar una Declaración Provisional (Formato AAC-OFINVAA-013) en cada aniversario del suceso.
- 10.1.2** En el Procedimiento 023 “Elaboración de informes” y el Procedimiento 022 “Elaboración del Informe Preliminar (ADREP)” que se encuentra en el Apéndice A de este manual, se detalla cada paso a seguir para la elaboración de los informes Preliminar, Final y Declaración Provisional. Igualmente, en el Apéndice B de este manual se encuentra cada detalle de los formularios que se deben utilizar.
- 10.1.3** El plazo general para completar las investigaciones de sucesos “pequeños” con problemas de seguridad operacional mínimos es de seis meses como máximo, a partir de la fecha del suceso. En el caso de sucesos graves con problemas de seguridad operacional complejos, el plazo es generalmente de doce meses, o lo antes posible.

10.2 Informe de Campo

10.2.1 Notas de trabajo sobre el terreno:

- a) Durante la etapa de la investigación en el lugar del accidente, el Investigador Encargado (IIC) o el investigador que este designe, deberá tomar notas de trabajo en el terreno, para tal fin utilizará el formulario AAC-OFINVAA-011 “Informe Preliminar De Campo”. Este informe tiene la finalidad de recabar la mayor cantidad de información de primera mano y evitar posible omisión de información valiosa.
- b) Durante esta etapa, también es valiosa la información que se pueda recabar de testigos que se encuentren en el área del suceso o en sus alrededores, para tal fin el IIC o el investigador que este designe utilizará el formulario AAC-OFINVAA-012 “Testimonio de un testigo”.
- c) En el caso de sucesos donde se requiera la conformación de grupos de investigación, cada grupo deberá preparar “notas de trabajo sobre el terreno” durante la investigación en el lugar del accidente y para todo el trabajo de exámenes y ensayos de componentes. Las notas de trabajo sobre el terreno



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO X	
	PÁGINAS:	145 DE 334
	REVISIÓN:	01
	FECHA:	22-agosto-2024

se realizarán en el formulario AAC-OFINVAA-013 “Informe de los hechos”. Una vez completadas las notas de trabajo sobre el terreno, cada miembro del grupo debe firmarlas para indicar su acuerdo respecto al contenido, precisión e integridad de dichas notas. Si alguno de los miembros del grupo no participa en alguna parte de la investigación de los hechos, este aspecto debería consignarse con su firma. Asimismo, si no pueden resolverse las diferencias entre un miembro del grupo y el jefe del grupo, la esencia del desacuerdo debería figurar en las notas de trabajo sobre el terreno, con la firma.

10.2.2Informe sobre los hechos:

- a) Los informes sobre los hechos se obtienen de las notas de trabajo sobre el terreno y la labor de seguimiento de la investigación.
- b) En consulta con los miembros del grupo, el jefe de cada grupo es responsable de verificar las pruebas obtenidas con relación a las tareas asignadas al grupo y de redactar un informe del grupo, en el que se presentan todos los hechos relacionados con las actividades del grupo. El informe sobre los hechos preparado por el grupo también puede incluir adjuntos (p. ej., mapas, gráficos u otros documentos) en apoyo de la información presentada sobre la investigación. El proyecto, llamado “informe de hechos” (Formulario AAC-OFINVAA-013) debería compartirse con otros especialistas que hayan participado en esta etapa de la investigación, así como con los representantes acreditados y sus asesores que participaron en la investigación. Esta consulta tiene la finalidad de asegurar la integridad y precisión, y se denomina “examen técnico”. Después de consultar y revisar los informes de grupo sobre los hechos, deberían proporcionarse copias a todas las entidades y especialistas que participen en la investigación.
- c) En algunos casos, después de completado el informe de grupo sobre los hechos, nuevas actividades de investigación pueden exigir adendas imprevistas a los documentos u otras actividades de seguimiento. Las adendas deberían seguir el mismo formato que el informe de grupo sobre los hechos.

10.3 Examen Técnico

10.3.1 Una vez completada la investigación y cuando estén disponibles todos los informes de grupo y otros datos sobre los hechos, OFINVAA organizará una reunión de examen técnico en la que todo el material sobre los hechos recogido durante la investigación se examinará por última vez, antes de comenzar a redactar el informe final. Los representantes acreditados y sus asesores, y otras partes que hayan participado en la investigación tendrán



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO X	
	PÁGINAS:	146 DE 334
	REVISIÓN:	01
	FECHA:	22-agosto-2024

una oportunidad más para asegurarse de que la información sobre los hechos de la investigación es completa, objetiva y precisa. El IIC debe procurar obtener el pleno acuerdo respecto al material sobre los hechos antes de pasar a la etapa de redacción del informe final.

- 10.3.2** En casos de accidentes más pequeños, si hay más de una persona en el equipo de investigación, las reuniones de examen técnico podrían hacerse mediante teleconferencia o correo electrónico y correspondencia. Sin embargo, en los casos de accidentes graves, en los que se presentan problemas de seguridad operacional complejos, debería realizarse una reunión de examen técnico completa.
- 10.3.3** Al completarse el examen técnico, si no se pudo llegar a un acuerdo respecto a la información recogida sobre los hechos, podría ser necesario reabrir la investigación para solucionar los desacuerdos. Todas las diferencias no resueltas deberían constar en los documentos de la investigación que contienen la información sobre los hechos.

10.4 Informe Final

- 10.4.1** El Apéndice C de este manual contiene el formato detallado para el informe final de una investigación, el cual está identificado como AAC-OFINVAA-F012.
- 10.4.2** El formato AAC-OFINVAA-F012 de Informe Final, cuenta con un índice general preestablecido, sin embargo, dependiendo de la característica y magnitud de cada suceso, puede haber ítems que no les apliquen a algunos casos y a otros sí.
- 10.4.3** El Procedimiento “PROC023 Elaboración de Informes” que se encuentra en el Apéndice A de este manual se detallan todos los aspectos para la confección del informe final, establece el procedimiento de consultas a los Estados participantes, los detalles en cuanto a recomendaciones de seguridad operacional, distribución y publicación, entre otros temas.

10.5 Recomendaciones de Seguridad Operacional

Debido a que el único objetivo de las investigaciones de accidentes e incidentes es la prevención de futuros accidentes, OFINVAA deberá realizar recomendaciones de seguridad operacional en cualquier etapa de la investigación, dichas recomendaciones están enfocadas en prevenir la recurrencia de los factores que contribuyeron al accidente o incidente. Para tal fin, OFINVAA ha desarrollado el Procedimiento “PROC025 Recomendaciones de Seguridad Operacional” donde se



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO X	
	PÁGINAS:	147 DE 334
	REVISIÓN:	01
	FECHA:	22-agosto-2024

describen los pasos a seguir para realizar dichas recomendaciones y darles el debido seguimiento que permita garantizar su implementación.

10.6 Reapertura de la Investigación

Si después de que ha concluido la investigación, incluso después de difundido el informe final, se dispusiera de pruebas nuevas y de suficiente importancia, o si se decidiera que los análisis originales son erróneos, OFINVAA reabrirá la investigación para examinar toda prueba nueva o los análisis erróneos. Dependiendo de los resultados de la investigación reabierta, OFINVAA deberá corregir los hechos registrados en la investigación y publicar un informe final revisado, si corresponde.

10.7 Informe Preliminar

10.7.1OFINVAA ha desarrollado el procedimiento “PROC022 Elaboración del Informe Preliminar (ADREP)” donde se detallan los pasos a seguir para la emisión de este informe.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO XI	
	PÁGINAS:	148 DE 334
	REVISIÓN:	01
	FECHA:	22-agosto-2024

CAPÍTULO XI - MEDIDAS DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES

11.1 Base de datos de accidentes e incidentes

- 11.1.1 OFINVAA ha establecido y mantiene una base de datos de accidentes e incidentes para facilitar el análisis efectivo de información sobre deficiencias reales o posibles en materia de seguridad operacional y para determinar las medidas preventivas que se requieren. La información recopilada en esta base de datos es compartida con la Oficina de Seguridad Operacional (SSP) de la AAC para que le sirva de apoyo en el desempeño de sus responsabilidades y obligaciones.
- 11.1.2 OFINVAA ha adoptado la base de datos ADREP/ECCAIRS de la OACI para la recopilación, compartición e intercambio de información de seguridad operacional desde su base de datos de accidentes e incidentes.
- 11.1.3 La información contenida en los informes de investigación de accidentes e incidentes deberá analizarse para determinar las medidas preventivas necesarias. Si mediante el análisis de datos se detectan cuestiones de seguridad operacional de interés para otros Estados, OFINVAA deberá enviar dicha información sobre seguridad operacional a otros Estados tan pronto como sea posible.
- 11.1.4 Independientemente de la fuente de las recomendaciones sobre seguridad operacional (informes sobre accidentes/incidentes de aviación, análisis de bases de datos o estudios sobre seguridad operacional), si dichas recomendaciones debieran transmitirse a otro Estado también deberían transmitirse a la autoridad de investigación de accidentes de ese Estado.

11.2 Base de datos, Análisis e Intercambio de Datos del Centro Europeo de Coordinación de Sistemas de Informes de Accidentes e Incidentes (ECCAIRS)

- 11.2.1 La Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos (OFINVAA) utiliza para la recopilación y procesamiento de datos de accidentes, incidentes e incidentes graves la base de datos ECCAIRS, utilizando taxonomía compatible con ADREP OACI, para recolectar, guardar, analizar y compartir información reactiva para contribuir a la prevención de accidente, incidentes e incidentes graves.
- 11.2.2 El Jefe de OFINVAA designará dentro del grupo de investigadores a la (s) persona(s) responsable (s) de la actualización y monitoreo de la base de datos. Ver sección 10.2.6 (Acciones de Seguimiento y verificación del sistema).



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	CAPÍTULO XI	
	PÁGINAS:	149 DE 334
	REVISIÓN:	01
	FECHA:	22-agosto-2024

11.2.3 El soporte técnico se encuentra a cargo de la Oficina de Tecnología de la Información (DOSI) de la AAC durante las 24 horas del día; así mismo, los privilegios para ingreso y visualización de la base de datos serán efectuados por DOSI previa coordinación y documento firmado por el jefe de OFINVAA.

11.2.4 Procedimiento para la carga de datos del Sistema ECCAIRS

- a) El investigador encargado de la investigación, recopilará toda la información del evento, para ordenarlos teniendo en cuenta la categoría del evento.
- b) Al culminar de ordenar y distribuir los datos obtenidos, iniciará el proceso de ingreso en el sistema ECCAIRS en un plazo de dos (2) días hábiles.
- c) Para el ingreso de un Informe Preliminar; se deberá hacer en un plazo de tres (3) días hábiles.
- d) Para el ingreso de un Informe Final; se deberá hacer en un lapso no mayor a siete (7) días hábiles.

11.2.5 Acciones de seguimiento y verificación del sistema

Al culminar los procesos de recepción, ordenamiento e ingreso de los datos de los eventos al sistema **ECCAIRS**, el investigador que el Jefe de OFINVAA designe, deberá cumplir con las siguientes acciones:

- a) Actualizar y verificar permanentemente la información ingresada en el sistema de recopilación de datos, compartir y actualizar la información con el repositorio de la región SAM.
- b) Procesar y distribuir los reportes del sistema ECCAIRS según sea requerido.
- c) En coordinación con el jefe de OFINVAA, realizar análisis de los reportes del sistema ECCAIRS, para la toma de decisiones.
- d) Mantener los archivos ordenados de las fuentes de datos y reportes.
- e) Crear back-up digitales de todos los datos ingresados.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE A	
	PÁGINAS:	150 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

APÉNDICE A

PROC001	Asignación de investigadores en turno y sistema de notificación de accidentes e incidentes
PROC002	Notificación inicial (Accidentes e Incidentes) – Panamá es Estado del suceso
PROC003	Notificación inicial (Accidentes e Incidentes) – Panamá no es Estado del suceso (como Estado de matrícula u operador)
PROC004	Nombramiento del Investigador Encargado (IIC)
PROC005	Determinar el alcance de la investigación
PROC006	Delegación parcial o total de la investigación
PROC007	Nombramiento de la junta de investigación de accidente (JIA)
PROC008	Procedimientos para la designación del representante acreditado, información sobre mercancías peligrosas, aeronave y tripulación y designación de asesores al RA
PROC009	Envío de información y elementos al Estado que realiza la investigación
PROC010	Nombramiento de asesores técnicos, expertos u observadores
PROC011	Envío de expertos al Estado de suceso (nacionales perecidos o con lesiones graves)
PROC012	Solicitud y resguardo de grabaciones ATS y documentos asociados con el vuelo
PROC013	Notificación en caso de interferencia ilícita
PROC014	Recuperación y lectura de los registradores de vuelo
PROC015	Protección para la solicitud de examen medico
PROC016	Procedimiento para la solicitud de autopsia / necropsia
PROC017	Inspección y pruebas de componentes o partes de aeronaves involucradas en un suceso
PROC018	Investigación de incidentes graves



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS		APÉNDICE A	
		PÁGINAS:	151 DE 334
		REVISIÓN:	02
		FECHA:	29-abril-2026
PROC019	Protección contra peligros biológicos y otros peligros en el lugar del suceso		
PROC020	Disposición y control del instrumental de trabajo del investigador		
PROC021	Acceso a la información sobre la investigación de un accidente de aviación a las víctimas y a sus familiares		
PROC022	Elaboración del Informe Preliminar (ADREP)		
PROC023	Elaboración de informes		
PROC024	Medidas para no divulgar el proyecto de informe final		
PROC025	Recomendaciones sobre Seguridad Operacional		
PROC026	Personal de nuevo ingreso a OFINVAA		
PROC027	Registro de instrucción del personal de OFINVAA		



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE A	
	PÁGINAS:	152 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

PROC001

ASIGNACIÓN DE INVESTIGADORES EN TURNO Y SISTEMA DE NOTIFICACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES

1. OBJETIVO

A continuación, se describe el sistema del Estado de Panamá para asegurar que las notificaciones de accidentes e incidentes son recibidas y procesadas sin demora y por los medios más rápidos disponibles durante las horas de oficina y las horas fuera de oficina.

Establecer las acciones y responsabilidades que deberán efectuar los investigadores de turno de la Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos de la República de Panamá.

Así mismo, este sistema incluye los pasos para mantener actualizados los datos de contacto del Departamento de Investigación de Accidentes del Estado de Panamá a disposición del público y su notificación a OACI.

Para efectos de este sistema y sus procedimientos de notificación, así como del Manual de Procedimientos de OFINVAA, considérese las siguientes definiciones:

Notificación nacional: Se refiere a la notificación de un suceso que se haya producido en el Estado de Panamá.

Notificación internacional: Se refiere a la notificación que remite el Estado de Panamá como Estado de suceso a los Estados involucrados y a la OACI cuando lo requiera.

2. RESPONSABLES

- El Jefe de OFINVAA
- Los Investigadores de turno

3. PROCEDIMIENTO

3.1 Designación del investigador de turno: El Jefe de la Oficina de investigación de Accidentes Aéreos (OFINVAA), es responsable de asignar un investigador en turno, el cual se encuentre disponible para recibir y comunicar notificaciones de accidentes o incidentes durante las 24 horas del día, los 365 días del año.

El Jefe de OFINVAA o la persona que designe, preparará la programación de los turnos, la cual se realizará con un formato de horario establecido y la



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE A	
	PÁGINAS:	153 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

enviara la última semana de cada mes por correo electrónico al listado de contactos correspondientes.

3.2 Recibir las notificaciones: El Investigador de Turno recibirá las notificaciones de accidentes e incidentes en cualquier momento y bajo los medios establecidos a continuación:

24 horas del día / 7 días de la semana:

- Celular de OFINVAA: (+507) 6679-9648
- Correo electrónico: ofinvaa@aeronautica.gob.pa
- Página web de la AAC [Autoridad de Aeronautica Civil de Panamá***](#)

En horarios de oficina:

- Teléfono OFINVAA: (+507) 524-4036, 524-4037, 524-4038, 524-4039.

El investigador laborará en turnos con duración de 7 días continuos, atenderá las llamadas las 24 horas del día, inclusive fines de semana y días feriados. El servicio de turno comenzara el día lunes a las 08:00 am y finalizara el siguiente lunes a las 08:00 am.

3.3 Procesar las Notificaciones recibidas

3.3.1 Notificaciones recibidas dentro del Estado: El Investigador de Turno inmediatamente después de haber recibido la notificación nacional de un accidente o incidente, realizara las siguientes actividades:

- a. Llenar el formulario de recepción de notificaciones (AAC-OFINVAA-014) (en caso de notificación recibida vía llamada telefónica).
- b. Notificar al Jefe de OFINVAA y áreas relacionadas por el medio más rápido disponible.
- c. Coordinar con el Jefe de OFINVAA, si aplica, instituir la investigación.
- d. Envío de la Notificación Internacional a otros Estados involucrados y a OACI si aplica (como Estado de Suceso).
- e. Coordinar con el Jefe de OFINVAA para designar al Investigador Encargado y si el equipo va a desplazarse.
- f. Coordinar con el jefe de OFINVAA o Investigador Encargado para preparar el equipamiento (mochila, herramientas) y transporte según la guía.

Nota 1. Para el envío de las Notificaciones a otros Estados, se utilizara la lista de direcciones de las Autoridades de Investigación de Accidentes de la página web de la OACI: <https://www.icao.int/safety/AIG/AIA>

Nota 2. El Jefe de OFINVAA podrá ser investigador de Turno o Investigador Encargado.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE A	
	PÁGINAS:	154 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

3.3.2Notificaciones recibidas de parte de otros Estados: El Investigador de Turno, inmediatamente después de haber recibido la notificación internacional de un accidente o incidente, coordinará con el Jefe de OFINVAA, llevará acabo las siguientes actividades:

- a. Dar por recibido la Notificación de la ocurrencia.
- b. Coordinar con el Jefe de OFINVAA para informar sobre la intención de nombrar un Representante Acreditado.
- c. Proveer al Estado que conduce la investigación con información sobre mercancías peligrosas.
- d. Proveer al Estado que conduce la investigación con información sobre la aeronave y tripulación.

El Investigador de turno deberá enviar el día lunes en que finalice su servicio un informe de turno de la semana. El mismo será enviado por correo electrónico a la dirección ofinvaa@aeronautica.gob.pa con los detalles del turno, en caso de no existir novedad durante la semana, el correo deberá indicar “SIN NOVEDADES”.

Nota. El Jefe de OFINVAA podrá ser Investigador de Turno.

Actualización de los detalles de contacto de OFINVAA de la AAC de Panamá.

Cuando hubiera cambios en los detalles de contacto de la Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos, el Jefe de OFINVAA o el Investigador que designe, deberá realizar las siguientes tareas:

- 1. Solicitar a la Dirección de Tecnología de la Información de la AAC a través de Reportes Helpdesk o correo electrónico la actualización de los datos de contacto de la Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos.
- 2. Notificar vía email a OACI (AI@Inbox@icao.int) los nuevos datos de contacto de la Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos y solicitarles la actualización de estos datos en la página web de autoridades de Investigación de Accidentes.

4. DISPOSICIONES FINALES

- 4.1** El cumplimiento del procedimiento de los turnos, es de carácter obligatorio y solo podrá ser modificado por razones justificadas, con la debida anticipación y respectiva aprobación de la Jefatura de OFINVAA. En caso de no poder realizar el turno por vacaciones, misión o razones personales deberá comunicar al Jefe de OFINVAA, para que se realice los cambios en busca del



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE A	
	PÁGINAS:	155 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

reemplazo.

4.2 El jefe de OFINVAA se asegurará que la información actualizada, con la dirección y nombre de la persona o entidad con la que se deben comunicar para notificar los accidentes e incidentes a OFINVAA, esté disponible para las organizaciones de aviación civil y el personal de investigación indicado de la República de Panamá y otros Estados por intermedio de OACI, utilizando el sitio web de OACI.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE A	
	PÁGINAS:	156 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

PROC002

NOTIFICACIÓN INICIAL (ACCIDENTES E INCIDENTES) – PANAMÁ ES
ESTADO DEL SUCESO

1. OBJETIVO

Este procedimiento describe los pasos a seguir por parte de la Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos (OFINVAA) para realizar las notificaciones de accidentes / incidentes a otros Estados involucrados y cuando aplique, a OACI, en cumplimiento de las Normas 4.1 y 4.4 del Anexo 13.

2. RESPONSABLES

- Investigador en turno (IA)
- Jefe de OFINVAA
- Investigador Encargado(IIC)

3. PROCEDIMIENTO

- 1. Verificar la notificación recibida por medio de la notificación nacional:**
El Investigador de Turno verificara la información recibida por medio de la notificación nacional, dentro de la siguiente hora luego de haber recibido la notificación, a través de las diferentes fuentes (medios de contacto del representante del Operador, y de otro personal de coordinación: Controladores Aéreos, inspectores de Seguridad, administradores de aeródromo, SEI, SAR, Policía Nacional, Bomberos, otras autoridades) por los medios más rápidos disponibles.
- 2. Recolectar la información:** El Investigador de Turno recolectara toda la información pertinente relacionada con la ocurrencia para la notificación inicial, dentro de las siguientes tres (3) horas luego de ver realizado la tarea #1, por los medios más rápidos disponibles.
- a) Identificación del explotador;
 - b) Destino que cumplía, lugar o posición aproximada de ocurrencia del suceso;
 - c) Hora de suceso;
 - d) Información general sobre la aeronave: Modelo, matrícula, condición;
 - e) Número de personas a bordo, condición; y
 - f) Requerimientos urgentes si los hay, rescate, atención médica, control de mercancías peligrosas, reapertura de aeródromo.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE A	
	PÁGINAS:	157 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

3. Preparar la notificación Internacional: El Investigador de Turno prepara la notificación internacional (Notificación Inicial de Suceso) utilizando el formulario AAC-OFINVAA-001 – Notificación Inicial y/o Formulario de Notificación estandarizada ECCAIRS, dentro de la siguiente hora luego de haber recolectado la información.

Nota 1: Los destinatarios de la notificación serán determinados de acuerdo con la Norma 4.1 del Anexo 13:

4.1 El Estado del suceso enviara una notificación de un accidente, un incidente grave, o un incidente que se investigara en el marco de este Anexo, con la menor demora posible y por el medio más adecuado y más rápido de que disponga:

- a. al Estado de matrícula;
- b. al Estado del explotador;
- c. al Estado de diseño;
- d. al Estado de fabricación; y
- e. a la Organización de Aviación Civil Internacional, en el caso de que la aeronave correspondiente posea una masa máxima de más de 2 250 kg o se trate de un avión turboreactor.
- f. ARCM todos los sucesos sin importar la masa de la aeronave.

Nota 2. Normalmente la notificación será realizada con una redacción clara y concisa, en idioma español. En los casos que la Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos (OFINVAA), estime conveniente, la información podría ser también enviada en idioma inglés.

4. Envío de la Notificación a los Estados: El Investigador de Turno enviara la Notificación Internacional (Notificación Inicial de Suceso), por correo electrónico a los Estados involucrados utilizando el formato AAC-OFINVAA-F001 (Notificación como Estado de Suceso) y a la OACI cuando aplique utilizando el formato AAC-OFINVAA-F002 (Notificación a la OACI) y adjuntando el formulario AAC-OFINVAA-001 y/o formulario de notificación estandarizada ECCAIRS, luego de haberla preparado, con copia al Jefe de OFINVAA y al investigador encargado (IIC).

Nota 1. El tiempo para el envío de la notificación no debe ser mayor a 8 horas, si se trata de un accidente mayor el plazo máximo deberá reducirse a cuatro (4) horas luego de haber recibido la notificación.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE A	
	PÁGINAS:	158 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

Nota 2. De generarse mayor información, el Investigador Encargado (IIC) remitirá tan pronto como sea posible, los datos incluidos en la notificación inicial, así como toda otra información pertinente de que se disponga.

Nota 3. La notificación inicial y la enmendada AAC-OFINVAA-001 deberá enviarse en (Formato PDF), la notificación estandarizada ECCAIRS en (Formato e5f o PDF).

Nota 4. Las informaciones de contacto de las Autoridades de Investigación de Accidentes serán obtenidas del sitio web de la OACI: <https://www.icao.int/safety/AIG/AIA>

Nota 5. Las notificaciones a la OACI se realizarán a los siguientes correos: ADREP@icao.int, AIGinbox@icao.int

Nota 6. Las notificaciones serán enviadas a OACI cuando la aeronave involucrada tenga una masa máxima superior a 2 250 kg o se trate de un avión turboreactor.

Nota 7. Las notificaciones al ARCM se realizarán al siguiente correo electrónico: notice-sdcps@icao.int.

5. Registrar los datos de la ocurrencia en la base de datos de OFINVAA: Si no se utilizó el formulario de notificación estandarizada ECCAIRS, El Investigador de turno o quien el jefe de OFINVAA designe registrara los datos de la ocurrencia en la base de datos ECCAIRS y en el registro de control de investigaciones ubicada en carpeta compartida de OFINVAA dentro de los siguientes cinco (5) días luego de haber enviado la notificación.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE A	
	PÁGINAS:	159 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

PROC003

NOTIFICACIÓN INICIAL (ACCIDENTES E INCIDENTES) – PANAMÁ NO
ES ESTADO DEL SUCESO (COMO ESTADO DE MATRÍCULA U
OPERADOR)

1. OBJETIVO

En cumplimiento de las Normas 4.1 y 4.8 del Anexo 13, este procedimiento describe los pasos a seguir por OFINVAA para el envío de las notificaciones de accidentes e incidentes a otros Estados involucrados y cuando corresponda, a OACI, en las siguientes circunstancias:

- Cuando Panamá sea el Estado de Matricula, en el caso de que una ocurrencia se de en un Estado no Contratante o fuera del territorio de cualquier Estado.
- Cuando Panamá sea el Estado de Matricula o el Estado del Explotador y el Estado de Ocurrencia no esté al corriente del incidente.

2. RESPONSABLES

- Jefe de OFINVAA
- Investigador en turno (IA)
- Investigador Encargado(IIC)

3. PROCEDIMIENTO

Escenario 1: Panamá instituyendo la investigación como Estado de Matricula, en el caso de que una ocurrencia se de en un Estado no Contratante o fuera del territorio de cualquier Estado.

1.1 Verificar la información recibida por medio de la notificación nacional u otros medios: El Investigador de turno verificara la información recibida por medio de la notificación nacional, dentro de las cuatro (4) horas siguientes luego de haber recibido la notificación, a través de las diferentes fuentes, otras autoridades o por los medios más rápidos disponibles.

1.2 Preparar la Notificación Internacional: El Investigador de Turno prepara la notificación internacional (Notificación Inicial de Suceso) utilizando el formulario AAC-OFINVAA-001 – Notificación Inicial y/o formulario de notificación estandarizada de ECCAIRS, dentro de la siguiente hora luego de haber verificado los datos de notificación nacional y recolectado la información.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE A	
	PÁGINAS:	160 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

Nota 1. Normalmente la notificación sea realizada con una redacción clara y concisa, en idioma español. En los casos que la Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos (OFINVAA), estime conveniente, la información podría ser enviada en idioma inglés.

Nota 2. La notificación preparada se enviará al Jefe de OFINVAA para verificación.

1.3 Envío de la Notificación Internacional: El Investigador de Turno enviara la Notificación Internacional por correo electrónico al Estado del Explotador, al Estado de Diseño, al Estado de Fabricación utilizando el formato AAC-OFINVAA-F003 y cuando aplique, a la OACI, utilizando el formato AAC-OFINVAA-F002 y adjuntando el formulario AAC-OFINVAA-001 y/o formulario de notificación estandarizada ECCAIRS, luego de haberla preparado, con copia al Jefe de OFINVAA.

Nota 1. El tiempo para el envío de la notificación no debe ser mayor a 8 horas, si se trata de un accidente mayor el plazo deberá reducirse a cuatro (4) horas luego de haber recibido la información.

Nota 2. La notificación inicial y la inicial enmendada AAC-OFINVAA-001 deberá enviarse en (**Formato PDF**), la notificación estandarizada ECCAIRS en (**Formato e5f o PDF**).

Nota 3. La información de contacto de las Autoridades de Investigación de Accidentes serán obtenidas del sitio web de la OACI: <https://www.icao.int/safety/AIA/Pages/default.aspx>.

Nota 4. Las notificaciones a la OACI serán realizadas a los siguientes correos: ADREP@icao.int, AIGinbox@icao.int.

Nota 5. Las notificaciones serán enviadas a OACI cuando la aeronave involucrada tenga una masa máxima superior a 2 250 kg o se trate de un avión turboreactor.

Nota 6. Las notificaciones al ARCM se realizarán al siguiente correo electrónico: notice-sdcps@icao.int.

Escenario 2. Panamá como Estado de matrícula o el Estado de Explotador, cuando el Estado de suceso no esté al corriente del Incidente e Incidente Grave.

2.1 Verificar la información recibida con relación a la ocurrencia: El Investigador de Turno verificara la información recibida por medio de la notificación nacional, dentro de las cuatro (4) horas siguientes luego de haber recibido la notificación, a través de las diferentes fuentes, otras autoridades o por los medios más rápidos



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE A	
	PÁGINAS:	161 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

disponibles.

2.2 Preparar la Notificación Internacional: El Investigador de Turno preparara la Notificación Internacional, adjuntando el formulario AAC-OFINVAA-001 y/o Formulario de notificación estandarizada ECCAIRS, dentro de la siguiente hora luego de haber verificado los datos de la notificación nacional y recolectando la información.

Nota 1. Normalmente la notificación será realizada con una redacción clara y concisa, en idioma español. En los casos que la Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos (OFINVAA), estime conveniente, la información podría ser también enviada en idioma inglés.

Nota 2. La notificación preparada se enviará al Jefe de OFINVAA para verificación.

2.3 Enviar la Notificación Internacional: El Investigador de Turno enviara la Notificación Internacional por correo electrónico al Estado de Diseño, al Estado de Fabricación, al Estado de Suceso con el formato AAC-OFINVAA-F004 y cuando aplique a la OACI, adjuntando el formulario AAC-OFINVAA-001 y/o formulario de notificación estandarizada ECCAIRS, luego de haberla preparado, con copia al Jefe de OFINVAA.

Nota 1. El tiempo para el envío de la notificación no debe ser mayor a 8 horas, luego de haber recibido la información.

Nota 2. La notificación inicial y la inicial enmendada AAC-OFINVAA-001 deberá enviarse en (**Formato PDF**), la notificación estandarizada ECCAIRS (**Formato e5f o PDF**).

Nota 3. La información de contacto de las Autoridades de Investigación de Accidentes serán obtenidas del sitio web de la OACI: <https://www.icao.int/safety/AIA/Pages/default.aspx>.

Nota 4. Las notificaciones a la OACI serán realizadas a los siguientes correos: ADREP@icao.int, ALGinbox@icao.int.

Nota 5. Las notificaciones serán enviadas a OACI cuando la aeronave involucrada tenga una masa máxima superior a 2 250 kg o se trate de un avión turboreactor.

Nota 6. Las notificaciones al ARCM se realizarán al siguiente correo electrónico: notice-sdcps@icao.int.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE A	
	PÁGINAS:	162 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

PROC004
NOMBRAMIENTO DEL INVESTIGADOR ENCARGADO (IIC)

1. OBJETIVO

Establecer el procedimiento que debe realizar la Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos de la República de Panamá (OFINVAA) para la asignación del Investigador Encargado (IIC) e iniciar cuanto antes el proceso de investigación.

2. RESPONSABLES

- Investigador en turno
- Investigador Encargado (IIC)
- Jefe de OFINVAA

3. PROCEDIMIENTO

#	Actividad/Tarea	Responsable	Doc./Herramienta de Salida	Frecuencia/Plazo de ejecución
1	El jefe de OFINVAA evalúa la magnitud del suceso para nombrar un investigador encargado IIC de acuerdo a la experiencia del investigador y cualificaciones. En caso de requerir junta de investigación ir a procedimiento PROC007	Jefe de OFINVAA	N/A	N/A
2	Si el investigador de turno califica le comunica por el medio más expedito para no atrasar la investigación.	Jefe de OFINVAA	Telefónicamente/Correo electrónico	Inmediatamente una vez recibida la notificación
3	Enviar formulario de designación al investigador asignado. Formato de Designación AAC-OFINVAA-015.	Jefe de OFINVAA	Correo electrónico	10 horas después de ocurrido el suceso. Si se trata de un accidente mayor el tiempo se reduce a 4 horas
4	El investigador asignado dará acuse de recibo.	Investigador a Cargo IIC	Correo electrónico	5 horas luego de haber recibido la notificación

3.1 Puntos importantes:

- a) Es obligatorio para el Estado panameño, a través de OFINVAA, instituir una investigación de un accidentes o incidentes graves cuando le corresponde hacerlo en el marco de lo establecido en el Anexo 13 al Convenio de OACI. Dependiendo de las características del evento y de la investigación, esta será conducida en una de las siguientes formas:
- i. Solamente por el Investigador encargado (IIC).



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE A	
	PÁGINAS:	163 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

ii. Con la participación de una Junta de Investigación de Accidentes (JIA), encabezada por el Investigador encargado (IIC).

b) **Clasificación de eventos:**

El criterio básico para optar por una de estas dos modalidades (IIC o JIA) es la clasificación del evento. Para este efecto, el presente Procedimiento ha considerado, complementando las definiciones contenidas en este manual, la siguiente clasificación:

i. **Accidente mayor:**

Es un tipo de accidente aéreo caracterizado por su alto grado de severidad, ya sea por las consecuencias directas sobre personas, aeronaves o la infraestructura, o por el impacto público que genera.

Se considera accidente mayor cuando se cumple alguna de las siguientes condiciones:

- Genera grandes consecuencias a las personas a bordo, terceros o bienes, y generan una amplia repercusión pública y mediática, ya sea por la alta cantidad de víctimas, afectación a zonas densamente pobladas o infraestructura crítica.
- El accidente involucra a una persona pública y/o funcionarios de gobierno
- Se produce una afectación significativa al medio ambiente o a instalaciones sensibles.

Lo descrito anteriormente, no constituye un listado exhaustivo y puede ser ampliado debido a las particularidades propias de un determinado accidente, por lo tanto, tal clasificación será determinada por la Junta de investigación de accidentes.

ii. **Accidente menor:**

Se trata de un accidente ocurrido a una aeronaves mediana o liviana, sin víctimas o con un número bajo de ellas, que no causen afectación a la población civil, ni se consideren de impacto mediático, y que por lo tanto pueden ser atendidos por el equipo de la Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos (OFINVAA) con el apoyo de algunas otras dependencias.

iii. **Incidente grave:**

Un incidente en el que intervienen circunstancias que indican que hubo una alta probabilidad de que ocurriera un accidente, que está relacionado con la utilización de una aeronave y que, en el caso de una aeronave tripulada, ocurre entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con la intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, o en el caso de una aeronave no tripulada, que ocurre entre el



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE A	
	PÁGINAS:	164 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

momento en que la aeronave está lista para desplazarse con el propósito de realizar un vuelo y el momento en que se detiene, al finalizar el vuelo, y se apaga su sistema de propulsión principal.

c) Experiencia de los investigadores

La Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos dispone de una categoría general del personal de investigadores, basándose en la experiencia de las investigaciones de (accidentes mayores, accidentes menores e incidentes graves) y en la capacitación obtenida. La clasificación se establece en tres (3) categorías para los investigadores de accidentes, definidos en la siguiente matriz:

Categoría	Número de investigaciones de aeronaves con MTOW hasta 2.250 kg realizadas	Número de investigaciones de aeronaves con MTOW >5.700 kg realizadas	Número de investigaciones de accidentes mayores realizadas	Nivel de capacitación
Investigador 3	Entre 1 y 20	N/A	N/A	Curso Básico de Investigación de Accidentes.
Investigador 2	Entre 20 y 40	Entre 1 y 10	N/A	Curso Recurrente de Investigación de Accidentes, Curso Avanzado de investigación de accidentes.
Investigador 1	Más de 40	Más de 10	Entre 1 y 10	Curso Recurrente de investigación de Accidentes, Cursos Especializados, Curso Avanzado de investigación de accidentes

Tabla No. 1 - Matriz de rangos de experiencia de investigadores de accidentes

d) Asignación del IIC en razón a su experiencia

I. Teniendo en cuenta la clasificación de los sucesos, OFINVAA tendrá en cuenta los siguientes criterios para la asignación de investigadores encargados (IIC):

Categoría Evento	Tipo de aviación	Investigador		
		3	2	1
Incidentes graves	Ultraliviano	X	X	X
	Instrucción	X	X	X
	Trabajos aéreos especiales	X	X	X
	General	X	X	X
	No regular		X	X
	Regular		X	X
	Helicóptero	X	X	X
Accidentes menores	Ultraliviano	X	X	X
	Instrucción	X	X	X



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE A	
	PÁGINAS:	165 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

	Trabajos aéreos especiales	X	X	X
	General	X	X	X
	No regular		X	X
	Regular		X	X
	Helicóptero	X	X	X
Accidentes mayores	Todo tipo			X

Tabla No. 2 - Matriz de criterios para asignación investigadores encargados (IIC) por su experiencia

- d) **Criterios para la asignación del IIC:**
- i. Si está prestando la disponibilidad como Investigador de Turno.
 - ii. Experiencia e idoneidad
 - iii. Especialidad básica del investigador, en relación con el tipo de aeronave o de accidente a investigar.
 - iv. Cargas de trabajo: número de investigaciones a cargo.
 - v. Otras obligaciones o actividades del Investigador.

3.2 Desarrollo del procedimiento:

Con el objetivo de iniciar cuanto antes el proceso de investigación, una vez se reciba la notificación de un suceso ocurrido en territorio panameño, el Jefe de OFINVAA nombrará un Investigador Encargado (IIC), para tal fin, se completará el formulario de designación AAC-OFINVAA-015. Los requisitos y funciones del IIC se encuentran desarrollados en el capítulo 1 de este manual.

a) **En caso de accidente menor o incidente grave:**

El Jefe de OFINVAA determinará si el Investigador de turno podrá actuar como IIC, de acuerdo con su experiencia y capacidad de éste. Si el investigador de turno califica, el Jefe de OFINVAA le comunica por el medio más expedito (verbal, teléfono o correo electrónico) para no atrasar la investigación, y posteriormente, cuando el IIC retorne a la oficina se formalizará el Formato de Designación AAC-OFINVAA-015.

Nota. Según la magnitud de la investigación, El Jefe de OFINVAA en coordinación con el Investigador Encargado (IIC) designado, de ser requerido se conformará un equipo de trabajo con uno o varios especialistas de la AAC, aplicando las medidas para la adscripción de expertos.

b) **En caso de accidente mayor:**

El Jefe de OFINVAA determinará si el Investigador de turno podrá actuar como IIC en caso de accidente mayor, de acuerdo con su experiencia y capacidad. Si el investigador de turno califica, el Jefe de OFINVAA lo designará a través



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE A	
	PÁGINAS:	166 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

del el Formato de Designación AAC-OFINVAA-015, de lo contrario se designará a otro investigador calificado. En este caso, el IIC junto con el Jefe de OFINVAA comunican el suceso al Director General de la AAC para que se proceda con el nombramiento de la Junta de Investigación, según lo estipula el artículo 109 de la Ley 21 del 31 de enero de 2003 y lo establecido en el procedimiento PROC007 “Nombramiento de la Junta de Investigación de Accidentes (JIA)”.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE A	
	PÁGINAS:	167 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

PROC005
DETERMINAR EL ALCANCE DE LA INVESTIGACIÓN

1. OBJETIVO

Describir y determinar el alcance de la investigación de un suceso según la magnitud de los factores y circunstancias que contribuyeron o causaron la ocurrencia.

2. RESPONSABLES

- Jefe de OFINVAA,
- Investigador Encargado (IIC).

3. PROCEDIMIENTO

1.1 El Investigador Encargado (IIC) debe analizar la magnitud y complejidad de la investigación que se pueda llevar a cabo de la manera más eficiente, según la gravedad e importancia del suceso para así decidir el número y experticias de los miembros del equipo de investigación tomando en cuenta los siguientes factores:

- a) Lesiones, muertes y daños al equipo, terceros y el medio ambiente;
- b) Tamaño y tipo de aeronave, tipo de operación, el explotador, fabricante y si existe historial de accidentes o incidentes relacionados con éstos.
- c) Probabilidad, de recurrencia, de consecuencias adversas y la gravedad de las mismas.
- d) Lugar y condiciones del terreno del suceso.

Nota: El IIC deberá tomar como referencia las definiciones de accidente, accidente mayor, accidente menor, incidente e incidente grave que se encuentra en el Capítulo I, sección 1.3 (Glosario de Términos) de este manual.

1.2 En caso de accidente mayor:

- a) El investigador encargado (IIC) procederán a conformar el equipo de investigación y/o expertos en diferentes áreas;
- b) el IIC elaborará un organigrama, para dividirlos y conformar grupos especializados de trabajo para cubrir todas las partes, con tareas específicas para la pronta realización de la investigación;
- c) dependiendo de la gravedad y complejidad conformaran una Junta de Investigación de acuerdo al **Procedimiento 007**;



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE A	
	PÁGINAS:	168 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

d) de ser necesario, dependiendo de la magnitud del suceso, Panamá acudirá al apoyo de investigadores de otros Estados, a través del ARCM según mutuo acuerdo establecido.

1.3 En accidente menor, incidentes e incidentes graves

Las actividades y recursos de personal suelen ser menores que la de accidente mayor. Las funciones siguen siendo las mismas pero la investigación puede ser realizada por uno (1) o dos (2) investigadores o un (1) investigador y un (1) experto según la circunstancia, y si se requiere examinar algún equipo o componente. Sin embargo, las normas y procedimientos del examen y análisis de los hechos y elaboración de informes son las mismas que un accidente mayor.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE A	
	PÁGINAS:	169 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

PROC006
DELEGACIÓN PARCIAL O TOTAL DE LA INVESTIGACIÓN

1. OBJETIVO

El objetivo de este procedimiento es determinar la ocasión en las que la oficina de investigación de accidentes aéreos de Panamá (OFINVAA) podría delegar total o parcial una investigación de un accidente, incidente e incidente grave.

2. RESPONSABLES

- Jefe de la oficina de investigación de accidentes aéreos (OFINVAA)
- Investigador encargado (IIC).

3. PROCEDIMIENTO

5.1. Ocurrido un suceso en donde la oficina de investigación de accidentes aéreos (OFINVAA), instituya una investigación de un accidente, incidente e incidente grave, el investigador a cargo (IIC) evalúa lo más pronto posible la magnitud del suceso y notifica al jefe de OFINVAA, la necesidad de delegar la investigación.

5.2. Con respecto a los sucesos en que Panamá es el Estado del suceso y se trata de una aeronave explotada, matriculada, diseñada y/o fabricada en otro(s) Estado(s), el jefe de OFINVAA y el Investigador a cargo (IIC) podrían considerar delegar la totalidad o partes de la investigación en una autoridad de investigación de accidentes de otro Estado, en el ARCM o en una RAIO, a fin de facilitar una investigación oportuna, por acuerdo o consentimiento mutuo.

5.3. En el caso de sucesos sobre aguas internacionales con daños en vuelo o lesiones a los ocupantes de una aeronave matriculada en Panamá, que aterriza en otro Estado, el jefe de OFINVAA y el investigador encargado (IIC) podrá delegar total o parcialmente la investigación en otro Estado, en el ARCM o en una RAIO, por acuerdo o consentimiento mutuo.

4. DISPOSICIONES FINALES

4.1. Entre los factores que pueden sugerir la delegación de una investigación en otro Estado o en una organización regional de investigación de accidentes, se cuentan las siguientes situaciones:

- a) Se puede considerar la delegación de la investigación en el Estado de matrícula, en el Estado del explotador, en el Estado de fabricación, o en una organización regional de investigación de accidentes, en particular



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE A	
	PÁGINAS:	170 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

en aquellas situaciones en que podría resultar beneficioso o más práctico que uno de estos Estados u organizaciones realice la investigación; y

b) Carecer de recursos o capacidad para investigar el suceso.

4.2.El jefe de OFINVAA, deberá realizar lo más pronto posible la delegación de la investigación, en el marco de un protocolo formal, aclarando las responsabilidades respectivas del Estado panameño y ver si el Estado u organización regional de investigación de accidentes la acepta. De preferencia, este protocolo debería efectuarse en el modelo de acuerdo de delegación con respecto a investigaciones de accidentes e incidentes graves de aviación, formulario AAC-OFINVAA-016.

Nota 1 - Cuando toda la investigación se delega en otro Estado u organización regional de investigación de accidentes, se prevé que ese Estado será responsable de la realización de la investigación, comprendidas la publicación del informe final y la notificación ADREP. Cuando se delega parte de la investigación, el Estado del suceso generalmente conserva la responsabilidad de la realización de la investigación.

Nota 2 - En el caso de incidentes graves, el Estado del suceso podrá considerar la posibilidad de delegar la investigación en el Estado de matrícula o el Estado del explotador, en particular cuando se trata de sucesos en los que podría ser ventajoso o más práctico que uno de dichos Estados lleve a cabo la investigación.

Nota 3 - Si el Estado del suceso no instituye ni realiza una investigación y no delega la investigación en otro Estado ni en una organización regional de investigación de accidentes e incidentes, como se especifica en el Anexo 13, capítulo 5, incisos 5.1 y 5.1.2, el Estado de matrícula o, en su defecto, el Estado del explotador, el Estado de diseño o el Estado de fabricación, en ese orden, tiene derecho a solicitar por escrito al Estado del suceso que delegue la realización de dicha investigación. Si el Estado del suceso da su consentimiento expreso o no responde a la solicitud dentro de los 30 días subsiguientes, el Estado que haya hecho la solicitud debería instituir y realizar la investigación con la información disponible.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE A	
	PÁGINAS:	171 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

PROC007
NOMBRAMIENTO DE LA JUNTA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTE (JIA)

1. OBJETIVO

Establecer el procedimiento que debe realizar la Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos de la República de Panamá (OFINVAA) para el nombramiento de la Junta de Investigación de Accidentes cuando se trate de investigar un accidente mayor.

2. RESPONSABLES

- Director General de la AAC
- Jefe de OFINVAA
- Investigador encargado (IIC)
- Investigador de turno

3. PROCEDIMIENTO

#	Actividad/Tarea	Responsable	Doc./Herramienta de Salida	Frecuencia/Plazo de ejecución
1	Comunicar el suceso al Director General de la AAC para que se proceda con el nombramiento de la Junta de Investigación.	Investigador a cargo IIC en coordinación con el Jefe de OFINVAA en	Vía telefónica/ Sistema Transdoc	1 hora posterior a la notificación.
2	Realizar nota con recomendación de los nombres de las personas que formarán parte de la Junta de Investigación de acuerdo a listado de expertos de las diferentes áreas de la aviación. Nota. Cuando representantes acreditados de otros Estados participen en la investigación, OFINVAA podrá invitarlos a hacer parte de la JIA.	Jefe de OFINVAA/Investigador encargado IIC	Sistema Transdoc	Dentro de las 48 horas posteriores a la ocurrencia del suceso.
3	Completar el Formato de Designación AAC-OFINVAA-015 y Formato de acuerdo y declaración de confidencialidad y no conflicto de interés AAC-OFINVAA-009.	Investigador encargado IIC	Formularios AAC-OFINVAA-009 AAC-OFINVAA-015	Una vez el investigador encargado retorne a la oficina de la misión.
4	Archivar formatos y resolución de designación de la junta de investigadores en el archivo del suceso	Investigador encargado IIC	Expediente del evento	Inmediatamente después de la creación del archivo del suceso.

Observaciones:



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE A	
	PÁGINAS:	172 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

- Según las características y necesidades específicas de la investigación, la JIA podrá estar compuesta por expertos de las siguientes áreas:
 - a) Operaciones Aéreas
 - b) Aeronavegabilidad
 - c)Factores humanos, medicina y psicología aeronáutica;
 - d)Seguridad Operacional
 - e)Servicios de Tránsito Aéreo
 - f)Ayuda a la navegación;
 - g) Licencias aeronáuticas;
 - h) Meteorología aeronáutica;
 - i) Búsqueda y salvamento;
 - j) Extinción de incendios;
 - k) Aeródromos;
 - l) Seguridad de la Aviación
- El número de personas llamadas a participar dependerá exclusivamente de la particularidad de cada caso y, de preferencia, se tratará de personas que por sus calificaciones y trayectoria pueden aportar sus conocimientos especializados, de manera sinérgica para que el proceso se acerque más a la determinación de las causas probable y factores contribuyentes del evento, y/o fallas latentes. Para todos los efectos propios de la investigación, el investigador encargado será el responsable de la investigación y si el Director General lo designa, será quien presida la JIA.
- Cuando no haya expertos disponibles en la AAC para que conformen junto con OFINVAA la Junta Investigadora de Accidentes, se podrá solicitar la participación de personas externas que no laboren directa ni indirectamente con el explotador involucrado, ni lo vigilen, ni tengan algún parentesco dentro del cuarto grado de consanguinidad, segundo de afinidad o único civil con dicho explotador o directivos de la empresa explotadora, según el caso, ni con la tripulación o personal de mantenimiento, personal de despacho o servicios de tránsito aéreo involucrados.
- Cuando se requiera la designación de funcionarios de la AAC como miembros de una junta investigadora, el IIC lo solicitará al Director General de la AAC, indicando las especialidades y recomendando los nombres de las personas requeridas, y el cargo a ocupar dentro de la junta investigadora. Para tal fin, OFINVAA cuenta con un listado del personal calificado dentro de la AAC que pueda formar parte de esta junta. Estas personas no podrán estar relacionadas con la vigilancia sobre el explotador u operador de la aeronave



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE A	
	PÁGINAS:	173 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

o su tripulación, como tampoco sobre la organización responsable de su mantenimiento, ni de los servicios a la navegación aérea o del aeródromo involucrados, ni haberlo estado al momento del suceso investigado.

- 5. La asignación del funcionario la hará el Director General de la AAC quedando el designado comprometido a cumplir con las obligaciones establecidas en este manual y a abstenerse de divulgar la información que sobre el suceso llegue a su conocimiento o de dar a conocer su dictamen a personas ajenas al investigador encargado (IIC). Las personas se designarán mediante memorándum de designación (Formulario AAC-OFINVAA-015) y se integrarán la junta una vez completen y firmen el “Compromiso de Confidencialidad y No Conflicto de Interés” (Formulario AAC-OFINVAA-009).
- 6. Cuando se trate de funcionarios de otras entidades, el requerimiento será enviado por el Director General de la AAC a la entidad respectiva. Si se trata de particulares, OFINVAA los convocará directamente, pero estos solo integrarán la junta cuando hayan manifestado por escrito su aceptación en este caso y firmado el “Compromiso de Confidencialidad y No Conflicto de Interés” (Formulario AAC-OFINVAA-009).
- 7. El integrante de la junta de investigación de accidentes, al igual que el experto o funcionario llamados para participar en la investigación, debe entregar su respectivo informe de especialista, al investigador a cargo (IIC). Cuando representantes acreditados de otros Estados participen en la investigación, OFINVAA podrá invitarlos a hacer parte de la JIA.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE A	
	PÁGINAS:	174 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

PROC008
PROCEDIMIENTOS PARA LA DESIGNACIÓN DEL REPRESENTANTE
ACREDITADO, INFORMACIÓN SOBRE MERCANCÍAS PRELIGROSAS,
AERONAVE Y TRIPULACIÓN Y DESIGNACION DE ASESORES AL RA

1. OBJETIVO

Este procedimiento contiene los pasos que llevara a cabo OFINVAA, para la respuesta inicial luego de haber recibido una notificación internacional de accidente/incidente por parte de un Estado. Las condiciones iniciales corresponden a:

- Acusar el recibido de la notificación e informar la intención de nombrar un Representante Acreditado.
- Suministrar al Estado que conduce la investigación, información detallada sobre las mercancías peligrosas que se encontraran a bordo de la aeronave.
- Suministrar al Estado que conduce la investigación, de información pertinente sobre la aeronave y su tripulación.
- Designar asesores por parte del explotador

Nota 1. Para fines de este procedimiento, cuando no se nombre un Representante Acreditado, las tareas asignadas al Representante Acreditado serán ejecutadas por el Jefe de OFINVAA o por un Investigador de Accidentes que designe.

Nota 2. El Estado de Panamá no tiene organizaciones responsables de diseño tipo ni montaje final de aeronaves.

2. RESPONSABLES

- Jefe de OFINVAA
- Investigadores de OFINVAA

3. PROCEDIMIENTO

Tomar las medidas iniciales: Luego de recibirse una notificación internacional de accidente/incidente por parte de otro Estado, el Investigador de Turno utilizara el Formato OFINVAA-AAC-F005 – Respuesta a la Notificación recibida por otro Estado y Nombramiento de un Representante Acreditado, para verificar la ejecución de todos los pasos de la respuesta inicial requeridos a continuación:

Nombramiento del Representante Acreditado

Informar la intención de nombrar un Representante Acreditado.

Determinar si se designara o no un Representante Acreditado: El Investigador de turno coordinara vía telefónica con el Jefe de OFINVAA dentro de los siguientes 30 minutos luego de haber recibido una notificación, para determinar si un



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE A	
	PÁGINAS:	175 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

Representante Acreditado será nombrado o no y si este viajara o no al Estado de Suceso.

Preparar la respuesta al Estado: El Investigador de turno prepara la respuesta al Estado inmediatamente y no más de 30 minutos después de haber coordinado con el Jefe de OFINVAA, utilizando el formato AAC-OFINVAA-F005 - Respuesta a la Notificación recibida por otro Estado y Nombramiento de un Representante Acreditado, en el que se acusará de recibida la notificación e informará si el Estado de Panamá tiene la intención de nombrar un Representante Acreditado o no enviándolo por correo electrónico al Jefe de OFINVAA para su aprobación, con copia al Representante Acreditado designado, si aplica.

Nota 1. Cuando el Estado que conduce la investigación solicite expresamente al Estado de Panamá nombrar a un Representante Acreditado (para un accidente de una aeronave de más de 2 250 kg), se nombrara un Representante Acreditado, se preparara la respuesta a través del paso 3 y se enviara la respuesta por correo electrónico adjuntando el formato AAC-OFINVAA-F005 completado.

Nota 2. Si se designa un representante acreditado, debe incluirse en el correo electrónico donde se detalla el formato ACC-OFINVAA-F005 - Respuesta a la Notificación recibida por otro Estado y Nombramiento de un Representante Acreditado memorándum de designación (AAC-OFINVAA-015). Incluir su información personal y, en caso de que viaje, debe adjuntarse copia de su pasaporte, el día tentativo de llegada y demás información pertinente.

Nota 3. En caso de que o se tengan los detallar de viaje en ese momento, indicar en el Formato AAC-OFINVAA-F005, que los detallar de viaje del Representante Acreditado se informaran posteriormente por correo electrónico.

Nota 4. Si por alguna razón, el Jefe de OFINVAA no puede ser localizado, el Investigador de turno, informara al Estado que conduce la investigación, que el Estado de Panamá no nombrara a un Representante Acreditado en ese momento pero que podría nombrarlo luego si se considera de interés para la investigación.

Nota 5. Existe una Lista de Contactos Importantes de OFINVAA (AAC-OFINVAA-F015), la cual se mantendrá en Google Drive, así como en físico, descargada en la Tablet y teléfono de OFINVAA en caso de contar con internet.

Aprobación de la respuesta al Estado: El Jefe de OFINVAA aprobara la respuesta al Estado dentro de los siguientes 30 minutos luego de haber recibido el formato AAC-OFINVAA-F005 y lo enviara nuevamente al investigador de turno por correo electrónico.

Nota. Si existiera la necesidad de realizar correcciones o de enviar información complementaria, el Jefe de OFINVAA coordinara con el investigador de turno para que los cambios se realicen lo más pronto posible.

Enviar la respuesta al Estado: El Investigador de turno enviara la respuesta al Estado mediante el Formato AAC-OFINVAA-F005 – Respuesta a la notificación



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE A	
	PÁGINAS:	176 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

recibida por otro Estado y nombramiento de un Representante Acreditado, mediante correo electrónico, dentro de las siguientes dos (2) horas luego de haber recibido la notificación, con copia al Jefe de OFINVAA y al Representante Acreditado.

Nota. El Jefe de OFINVAA coordinara con las direcciones administrativas correspondientes el inicio de los tramites de viaje si aplica.

Envío de información sobre mercancías peligrosas.

Garantizar que se suministre al Estado que realiza la investigación, información detallada sobre las mercancías peligrosas que se encontraban a bordo de la aeronave.

Obtener información sobre mercancías peligrosas: El Investigador de turno, tan pronto como sea posible y luego de haber recibido la notificación, contactara al Inspector de Operaciones de la AAC, designado del operador (POI), involucrado en el suceso, vía telefónica o por correo electrónico, para verificar si había mercancías peligrosas a bordo de la aeronave y sus detallar. La información deberá obtenerse tan pronto como sea posible y no más allá de las primeras cuatro (4) horas luego de haber recibido la notificación.

Nota. Ver lista de Contactos Importantes (AAC-OFINVAA-F015).

Obtener información sobre mercancías peligrosas por parte del operador: El Investigador de turno contactara directamente al operador vía telefónica o por correo electrónico, para verificar si había mercancías peligrosas a bordo de la aeronave y sus detalles, tan pronto como sea posible. La información se deberá obtener tan pronto como sea posible y no más allá de las primeras cuatro (4) horas luego de haber recibido la información.

Envío de la información sobre mercancías peligrosas al Estado que conduce la investigación: El Investigador de turno envía la información relacionada sobre mercancías peligrosas a bordo de la aeronave vía correo electrónico utilizando el Formato AAC-OFINVAA-F016 – Envío de información sobre mercancías peligrosas, al Estado que conduce la investigación, con copia al Jefe de OFINVAA dentro de los siguientes 30 minutos luego de haber recibido la información.

Nota. Además de la dirección que se encuentra en el sitio web de OACI de autoridades a ser utilizada para envío de la información al Estado, se considerará contacto del Investigador Encargado proporcionado en la notificación del suceso.

Envío de información sobre la aeronave y tripulación

Suministrar al Estado que conduce la investigación, de información pertinente sobre la aeronave y su tripulación.

Obtener la información sobre la aeronave y su tripulación: El Investigador de turno, obtendrá la información a través del Inspector de Aeronavegabilidad o el



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE A	
	PÁGINAS:	177 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

Inspector de Operaciones de la Dirección de Seguridad Aérea (DSA) de la AAC designados para el operador involucrado en el suceso, contactándose vía telefónica o por correo electrónico con copia al Jefe de OFINVAA, inmediatamente después de haber solicitado la información sobre mercancías peligrosas.

Nota 1. Si el Inspector al cual se le solicita la información sobre mercancías peligrosas es el mismo al cual se le solicita la información sobre la aeronave y tripulación, siempre y cuando se le dé prioridad a la obtención de información de mercancías peligrosas, se podrá solicitar la información en una sola llamada.

Nota 2. Utilizar formato de lista de contactos importantes de OFINVAA (AAC-OFINVAA-F015).

Nota 3. La información a solicitar será la siguiente:

Aeronave:

- Al Departamento de Aeronavegabilidad: Fabricante, modelo, número de serie, marcas de nacionalidad y matrícula de la aeronave.
- Al Operador: Bitácora de mantenimiento, plan de vuelo, combustible, manifiesto de carga y pasajeros.

Tripulación:

- Al Departamento de Operaciones: Licencias y sus habilitaciones, certificado médico.
- Al Operador: Entrenamientos recientes y horarios de vuelo.

Enviar la información al Estado: El Investigador de turno, enviara la información disponible al Estado de suceso a través de correo electrónico, utilizando el Formato AAC-OFINVAA-F017 – Envío de información sobre la aeronave y su tripulación, la información deberá obtenerse y enviarse en un plazo máximo de cinco (5) horas luego de haber obtenido la información.

Nota. Se priorizará el envío de información disponible en el menor tiempo posible y la que se encuentre pendiente de obtener se enviara tan pronto como sea posible.

Designación de Asesores al Representante Acreditado

Designar asesores por parte del operador o por las organizaciones responsables del diseño tipo y del montaje final de la aeronave.

Contactar al Explotador: El Investigador de turno contactara al explotador vía telefónica o mediante correo electrónico, luego de haber solicitado la información sobre la aeronave y su tripulación y no pasadas dos (2) horas luego de haber recibido la Notificación por parte de otro Estado, para consultar si está dispuesto a nombrar asesores que apoyen la investigación.

Nota 1. Durante la consulta al Explotador, el investigador de turno realizara las siguientes tareas:



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE A	
	PÁGINAS:	178 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

- Si el Explotador está dispuesto a nombrar asesores, solicitarle la siguiente información: Solicitar nombre y apellido, numero de pasaporte, especialidad, posición actual dentro del explotador y si tiene la intención de viajar al sitio del accidente, suministrar copia del pasaporte, visa, certificados de vacunas y otra información que considere.
- Si el contacto se realizó vía telefónica, indicar al Explotador que tendrá que realizar la designación vía correo electrónico, adjuntando los datos solicitados anteriormente por el Investigador de turno.

Nota 2. Si un Representante Acreditado no fue nombrado y el Explotador desea nombrar un Asesor, el Jefe de OFINVAA designara un Representante Acreditado aplicando los pasos 2, 3, 4 y 5 de este procedimiento.

Enviar la información de los asesores al Estado que conduce la investigación: Luego de haber recibido la información de los asesores propuestos por parte del Explotador, el Representante Acreditado enviara mediante correo electrónico inmediatamente y no más allá de los siguientes 30 minutos al Estado que conduce la investigación, o en caso contrario, para informar que ningún asesor ha sido propuesto.

Archivar registros derivados de este procedimiento: Luego de finalizar los pasos anteriores y la lista de verificación ha sido completamente y firmada, el Jefe de OFINVAA o la persona que designe, archivara los registros dentro de los 5 días hábiles posteriores a la ocurrencia.

Nota. El expediente de la ocurrencia tendrá la siguiente estructura:

- (1) Portada;
- (2) Los siguientes formatos completados:
 - (a) Formato OFINVAA-AAC-F005 – Respuesta a la Notificación recibida por otro Estado y Nombramiento de un Representante Acreditado.
 - (b) Formulario AAC-OFINVAA-015 – Memorándum de designación.
 - (c) Formato AAC-OFINVAA-F016 – Envío de información sobre mercancías peligrosas.
 - (d) Formato AAC-OFINVAA-F017 – Envío de información sobre la aeronave y su tripulación
- (3) Intercambio de correos con el Estado que notifica / conduce la investigación.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE A	
	PÁGINAS:	179 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

PROC009

ENVIÓ DE INFORMACIÓN Y ELEMENTOS AL ESTADO QUE REALIZA LA INVESTIGACIÓN

1. OBJETIVO

Este procedimiento contiene los pasos necesarios para ejecutarse por parte de la Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos (OFINVAA) para proveer al Estado que conduce la investigación, de toda la información y elementos disponibles (incluyendo los registradores de vuelo, información organizacional o cualquier información pertinente sobre toda organización cuyas actividades puedan haber influido directa o indirectamente en la operación de la aeronave, así como información sobre las instalaciones o servicios que hayan sido utilizados, o normalmente podían haber sido utilizados, por la aeronave antes del accidente o incidente), en cumplimiento de las normas 5.14 a 5.17 del Anexo 13 y los artículos 44 a 47 del Libro XXVI – Parte 1 del RACP.

2. RESPONSABLES

- El jefe de OFINVAA
- Representante Acreditado

3. PROCEDIMIENTO

3.1.Ubicar la información o elemento requerido por el Estado que conduce la investigación: El Representante Acreditado contactara por vía telefónica o por correo electrónico a la organización pertinente para solicitar la información, y/o el elemento necesario requerido por el Estado que conduce la investigación dentro de las siguientes 24 horas luego de haber recibido la solicitud del Estado.

Nota 1. Considerando que los registradores podrían estar ubicados en otro Estado que no sea el Estado de Panamá, la obtención de los mismos podría durar más de 24 horas.

Nota 2. En caso de que no se nombre un Representante Acreditado, el Jefe de OFINVAA ubicara y suministrara la información que se requiera a lo largo del proceso de investigación al Estado que realiza la investigación.

3.2.Envió de la información y elementos solicitados.

3.2.1.Envió de la información solicitada por el Estado: El Representante Acreditado enviara por correo electrónico, toda la información que le fue prevista dentro de los siguientes 60 minutos de haber recibido la información.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE A	
	PÁGINAS:	180 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

3.2.2.Solicitar aprobación para el envío de los elementos provistos: El Representante Acreditado solicitara al Jefe de OFINVAA que coordine con la Dirección de Finanzas y Presupuesto el trámite correspondiente para utilizar el fondo suplementario exclusivo para accidentes aéreos, para el envío de otros elementos y/o registradores de vuelo al Estado que conduce la investigación, considerando los costos y tramites, dentro de los siguientes 60 minutos luego de haber recibido los elementos y/o registradores de vuelo o cuando los mismos estén disponibles para su envío.

Nota. En caso de que una aeronave implicada en un accidente o incidente grave aterrice en un Estado que no sea el Estado de Panamá y Panamá sea el Estado del Operador o de Matricula, y el Estado que lleve la investigación solicita a Panamá las grabaciones contenidas en los registradores de vuelo, y si fuera necesario, los correspondientes registradores de vuelo, el Estado de Panamá solicitara la cooperación de cualquier otro Estado para la obtención de las grabaciones contenidas en los registradores de vuelo.

3.2.3 Envío de los elementos y/o registradores de vuelo: Dentro de las siguientes 48 horas luego de aprobado los fondos para el envío de los elementos, registradores de vuelo, etc. El Representante Acreditado coordinara con el Jefe de OFINVAA, el arreglo necesario para el envío de los elementos y/o registradores de vuelo y facilitara toda la información por correo electrónico al Estado que conduce la investigación.

Nota 1. El Representante Acreditado en coordinación con el Jefe de OFINVAA entregara a la dirección de Finanzas la documentación del trámite realizado y/o devolución de fondos correspondientes.

Nota 2. Dentro de los fondos requeridos se deben considerar tanto el envío como el retorno de las piezas.

Nota 3. Los elementos y registradores de vuelo son piezas delicadas, por lo que debe hacerse saber a la compañía que realizara el embalaje y transporte.

3.3.Envío de información provista relacionada a instalaciones o servicios: Cuando el Estado de Panamá tenga el conocimiento que las instalaciones o servicios en el territorio nacional hayan sido utilizados, o normalmente podían haber sido utilizados por una aeronave previo al accidente o incidente, y se tenga información disponible pertinente a la investigación, el Representante Acreditado enviara toda la información que posea por correo electrónico, al Estado que conduce la investigación, dentro de las próximas 24 horas luego de haber tenido conocimiento.

Nota. El Representante Acreditado o quien designe el Jefe de OFINVAA creara un documento PDF con la información provista y lo cifrara con un código, siendo



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE A	
	PÁGINAS:	181 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

la matrícula de la aeronave involucrada en el suceso y el año. Dicho documento se compartirá por correo electrónico o por Google Drive de forma que solo la dirección de correo electrónico a la que se envía pueda tener acceso.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE A	
	PÁGINAS:	182 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

PROC010
NOMBRAMIENTO DE ASESORES TÉCNICOS, EXPERTOS U
OBSERVADORES.

1. OBJETIVO

El objetivo es asegurar la cesión de asesores técnicos, expertos u observadores que puedan apoyar al Investigador encargado (IIC) durante la labor de investigación de un accidente aéreo.

2. RESPONSABLES

- El jefe de OFINVAA
- Investigador encargado (IIC)
- Directores o jefes de áreas de la AAC

3. PROCEDIMIENTO

- 3.1**El Investigador encargado (IIC) efectúa una evaluación del suceso para determinar la necesidad de contar con expertos y comunica al jefe de OFINVAA.
- 3.2**El jefe de OFINVAA gestiona la solicitud de acuerdo al listado de expertos en las diferentes áreas y realizará la solicitud formal (correo electrónico o memo interno) al Director o Jefe del área correspondiente de la AAC.
- 3.3**El jefe de OFINVAA deberá asegurar que los expertos nombrados tengan los conocimientos básicos en investigación de accidentes, la instrucción y experiencia para asegurar una asesoría eficiente.
- 3.4**El Director o jefe del área correspondiente, autoriza la solicitud mediante correo electrónico o memorándum interno.
- 3.5**El personal designado deberá ponerse a disposición del IIC en el menor tiempo posible.
- 3.6**El personal designado será relegado de sus ocupaciones habituales mientras esté formando parte del equipo de investigación.
- 3.7**Los expertos, asesores u observadores que formen parte en el proceso de investigación, cumplirán con todos los términos y condiciones de OFINVAA.
- 3.8**Los expertos, asesores técnicos y observadores deberán firmar el formato de confidencialidad y conflicto de intereses (AAC-OFINVAA-009) previo a su participación en el proceso de investigación.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE A	
	PÁGINAS:	183 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

4. DISPOSICIONES FINALES

El Investigador encargado (IIC), de acuerdo a la magnitud del suceso, podrá solicitar al representante acreditado del Estado (s) participante (s), la asistencia de asesores técnicos para que participen en la investigación.

OFINVAA por medio del Investigado Encargado (IIC) en caso de un accidente que ocasione muerte o lesiones graves, o que indique graves defectos técnicos en la aeronave o en las instalaciones y servicios para la navegación aérea, permitirá al Estado de matrícula, que designe observadores para estar presente en la encuesta y OFINVAA, a través del IIC, comunicará a éste (Estado de Matrícula), el informe y las conclusiones al respecto.

De ser necesario, el Investigador encargado (IIC) considerará la posibilidad de pedir asistencia a un organismo de investigación de accidentes de aviación (ARCM, GRIAA, RAIO) en el marco de acuerdos mutuos.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE A	
	PÁGINAS:	184 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

PROC011

ENVIÓ DE EXPERTOS AL ESTADO DE SUCESO (NACIONALES PERECIDOS O CON LESIONES GRAVES)

1. OBJETIVO

El Estado de Panamá en calidad de Estado del cual han perecido o sufrido lesiones graves sus nacionales en un accidente, establece a continuación los pasos a seguir por la Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos (OFINVAA) para un experto al Estado del suceso y ejercer las prerrogativas establecidas por la norma 5.27 del Anexo 13 cuando aplique.

2. RESPONSABLES

- Jefe de OFINVAA
- Investigadores

3. PROCEDIMIENTO

1. **Determinar si se envía un experto:** Inmediatamente después y no más allá de las tres (3) horas luego de que se tenga conocimiento de un accidente en el cual han perecido o sufrido lesiones graves ciudadanos panameños, o de recibir solicitud de los familiares de las víctimas, el Jefe de OFINVAA, determinara si Panamá tiene interés en enviar un experto para el Estado de suceso.
- Nota.** Si el Estado de Panamá no tiene interés en enviar a un experto, el procedimiento finaliza acá.
2. **Consulta al Estado de Suceso:** Luego de determinar que el Estado de Panamá si enviara un experto, el Jefe de OFINVAA consultara al Estado de suceso la posibilidad de enviar un experto para ejercer las prerrogativas establecidas en la norma 5.27 del Anexo 13, enviando un correo electrónico con el formato AAC-OFINVAA-F018 – Consulta al Estado de suceso para el traslado de un experto, en un plazo no mayor a un (1) día después de tener conocimiento del accidente o de haber recibido la solicitud de parte de los familiares de las víctimas.
- Nota 1.** Si las prerrogativas difieren con la norma 5.27 del Anexo 13, se deberá llevar a cabo nuevamente el paso 1.
- Nota 2.** Si se obtiene una respuesta negativa de la consulta al Estado de suceso, el Jefe de OFINVAA informara a los familiares, si aplica y se cierra el proceso.
3. **Selección del experto:** Una vez recibida la respuesta positiva del Estado de suceso en la cual se dispone a recibir al experto y otorga al Estado de Panamá la prerrogativa de la norma 5.27, el Jefe de OFINVAA realizara una propuesta de selección de experto a ser nombrado para la misión, no más allá de cuatro (4)



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE A	
	PÁGINAS:	185 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

horas luego de recibida la respuesta por parte del Estado de suceso.

Nota. Para la selección, se considerará preferiblemente a los expertos de OFINVAA, un abogado con especialidad en Legislación Aeronáutica y conocimiento en Accidentes Aéreos, a su vez, para los asuntos que tengan que ver con la identificación de víctimas y reuniones con supervivientes, el mismo podrá ser acompañado por un médico forense, medico con especialidad en Medicina Aeronáutica o psicólogo, con conocimientos generales sobre Investigación de Accidentes Aéreos. De no contar con personal disponible, el Jefe de OFINVAA, asignara a un experto de otra área dentro o fuera de la AAC.

4. Nombramiento del experto: Una vez el Jefe de OFINVAA autorice el nombramiento, se debe hacer la designación oficial enviando por correo el Formulario AAC-OFINVAA015 – Memorándum de designación, firmado dentro de las siguientes 6 horas de haber sido seleccionado el experto.

5. Orientación al experto: Una vez que el experto ha sido nombrado y no más allá de cuatro (4) horas después, el Jefe de OFINVAA en coordinación con los investigadores brindaran orientación al experto por medio de una reunión presencial o virtual, para transmitirle información sobre la misión que va a realizar con base en las prerrogativas que garantiza el Estado de Suceso, así como el reporte de misión y documentación que debe entregar al Jefe de OFINVAA.

Dentro de las prerrogativas se encuentran:

- a. Visitar el lugar del accidente;
- b. Tener acceso a la información fáctica pertinente, apruebe para divulgación al público el Estado que realiza la investigación, así como la información sobre el progreso de la investigación; y
- c. Recibir una copia del informe final.

6. Informar al Estado del suceso: El jefe de OFINVAA informara por correo electrónico al Estado de suceso los datos pertinentes del experto designado (nombre, pasaporte, datos de contacto) dentro de un plazo de un (1) día después de realizada la designación del experto.

7. Arreglos administrativos: El Jefe de OFINVAA informara vía correo electrónico, con el área administrativa de la AAC encargada de gestionar pasajes aéreos y viáticos correspondientes, para el viaje del experto para que este se realice en un plazo no mayor a 3 días a partir de la designación del referido.

8. Informe de misión: El experto que viaje al Estado de suceso realizara un informe escrito al Jefe de OFINVAA con las actividades realizadas, dentro de un plazo de cinco (5) días luego de su retorno.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE A	
	PÁGINAS:	186 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

PROC012
SOLICITUD Y RESGUARDO DE GRABACIONES ATS Y DOCUMENTOS
ASOCIADOS CON EL VUELO

1. OBJETIVO

Proveer a la Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos (OFINVAA) de los pasos que deben seguir para asegurar que todas las grabaciones de las comunicaciones de los servicios de tránsito aéreo (ATS) y documentación vinculada al vuelo se protejan y pongan en resguardo tan pronto como sea posible, así como para asegurar que se conserven las pruebas efímeras de los restos de la aeronave mediante fotografías u otros medios apropiados.

Nota 1. Está guía se implementa en las primeras etapas de la investigación del suceso.

Nota 2. Es recomendable que el Investigador de Accidentes lleve consigo el material guía al sitio del accidente para asegurar su aplicación.

2. RESPONSABLES

- El Investigador Encargado(IIC)
- Jefe de OFINVAA.

3. PROCEDIMIENTO

3.1Asegurar las grabaciones de las comunicaciones ATS y documentos asociados al vuelo

Enlace con los servicios de tránsito aéreo: El Investigador Encargado, hará el enlace con los servicios de tránsito aéreo para la solicitud de la información relacionada con el suceso, pidiendo el resguardo al Director de Navegación Aérea vía telefónica, una vez recibida la notificación del suceso.

Nota. Ver lista de contactos importantes, formato AAC-OFINVAA-F015.

Solicitud de información: El Investigador Encargado en coordinación con el Jefe de OFINVAA, realizara una solicitud formal de la información de los servicios de tránsito aéreo relacionada con el suceso, vía correo electrónico o mediante TRANSDOC, utilizando el formato AAC-OFINVAA-F006 Requerimiento de la Información Relacionada con los Servicios de Tránsito Aéreo para la Investigación, en las próximas 24 horas luego de las notificaciones del suceso.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE A	
	PÁGINAS:	187 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

Resguardo de la información: Una vez que la información es recibida por parte de la Dirección de Navegación Aérea, el Investigador Encargado asegurara en un gabinete con llave si la información está en físico o en memoria USB si fue enviada en digita, para los análisis correspondientes de la investigación.

Nota. Cuando la memoria USB con la información ATS no esté en uso, se deberá almacenar en el gabinete con llave.

3.2Conservación de las pruebas efímeras de los restos de la aeronave mediante fotografía u otros medios apropiados.

Preparación del equipo fotográfico y de toma de muestras

El Investigador Encargado, prepara el kit de tecnología, la cámara fotográfica, para llevarla al sitio del suceso, verificando que este cargada, con espacio disponible y configurado para almacenar las imágenes y videos por fecha.

Nota 1. El Jefe de OOFINVAA asignara a un investigador para que lleve el control mensual de la batería del kit de tecnología.

Nota 2. Cuando la magnitud del suceso requiera fotografía aérea, se utilizará la aeronave piloteada a distancia (RPA) asignado a la Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos.

Para la muestra de combustible, lubricantes y otros: El Investigador Encargado o quien designe el kit de recolección de evidencias para las muestras de combustible, lubricantes, componentes electrónicos u otros que se recuperen del sitio del accidente para exámenes posteriores.

Toma de muestras en el sitio del accidente

El Investigador Encargado o el Investigador/especialista que designe, tomará el sitio del accidente, las muestras de aquellos elementos que requieran análisis (combustibles, lubricantes, componentes electrónicos u otros, incluidos fluidos), utilizando los elementos correspondientes para su almacenamiento (recipiente antiestático, botellas esterilizadas).

Nota. Cuando se requiera trasladar los restos de la aeronave, el Jefe de OFINVAA le solicitara al Director General la coordinación con AITSA para la asignación de un hangar.

Toma de fotografías

Fotografías en el sitio del accidente: Para el Investigador Encargado o la persona designada, tomar fotografías de:



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE A	
	PÁGINAS:	188 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

- Restos generales, desde por lo menos cuatro direcciones;
- Restos humanos en el lugar en relación con otros objetos;
- Pruebas fácilmente perecederas, incluyendo marcas del impacto en el suelo y presencia o ausencia de fuego;
- Registradores de vuelo en el lugar antes de extraerlos;
- Sistemas y componentes peligrosos en el lugar antes de desactivarlos o extraerlos;
- El terreno y la zona general del impacto; y
- Componentes generales incluyendo las, motores y empenaje.

Nota. En caso de necesitar una toma aérea, el Investigado Encargado o quien designe utilizara el dron para realizar toma de fotografías aéreas, vistas generales, la trayectoria, dispersión de restos, entre otras.

Fotografías del entorno de la cabina: Para el Investigador Encargado o la persona designada, tomar fotografías de:

- Instrumentos;
- Posición de los mandos;
- Posición de los conmutadores;
- Paneles de disyuntores;
- Reglajes de radio;
- Reglaje de piloto automático;
- Posiciones de los mandos de combustible;
- Asientos, cinturones de seguridad, arneses de piloto; y
- Mapas y cartas.

Fotografías del aeropuerto: Para el Investigador Encargado o la persona designada, cuando aplique tomar fotografías de:

- Pistas o calles de rodaje;
- Disposición general del aeródromo;
- Obstrucciones/obstáculos a la visión de los servicios de tránsito aéreo y de los controladores del aeropuerto;
- Registro aerofotográfico de las rutas de acceso; y
- Disposición general de la cabina de la torre de control.

Fotografía relacionada con factores humanos/médicos y estructuras (resistencia al impacto): Puede haber requerimientos de fotografías relacionados con factores humanos/médicos y aspectos de estructura, incluyendo los requerimientos de los Representantes Acreditados y Asesores que participen en la investigación.

Algunos de los requerimientos de fotografías pueden deberse a elementos con posibles deficiencias de diseño, tales como: Diseño/ubicación de instrumentos, diseño/ubicación de los mandos, incompatibilidad del espacio de trabajo,



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE A	
	PÁGINAS:	189 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

restricción visual debido a las estructuras, ausencia de normalización en el puesto de pilotaje, interferencia del equipo personal, diseño y configuración de los asientos.

Algunos elementos que pueden requerir fotografías son: El entorno de la cabina, el equipo interior no protegido, asientos, estructuras de asientos, cinturones, amarres de los cinturones de seguridad, hebillas de cinturones, piso de la cabina, sujeción de la carga y salidas de emergencia.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE A	
	PÁGINAS:	190 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

PROC013
NOTIFICACIÓN EN CASO DE INTERFERENCIA ILÍCITA

1. OBJETIVO

El objetivo de este procedimiento es asegurar la inmediata notificación a la Dirección de Seguridad de la Aviación Civil (AVSEC), en caso de que ocurra un accidente o incidente de aviación y se sospeche que haya indicios de un posible acto de interferencia ilícita.

Nota 1: De conformidad con el Anexo 17, los actos de interferencia ilícita son actos o tentativas de actos que pueden poner en peligro la seguridad de la aviación civil, incluidos, entre otros:

- Apoderamiento ilícito de aeronaves;
- Destrucción de una aeronave en servicio;
- Toma de rehenes a bordo de aeronaves o en los aeródromos;
- Intrusión por la fuerza a bordo de una aeronave, en un aeropuerto o en el recinto de una instalación aeronáutica;
- Introducción a bordo de una aeronave o en un aeropuerto de armas o de artefactos (o sustancias) peligrosos con fines criminales;
- Uso de una aeronave en servicio con el fin de causar la muerte, lesiones corporales graves o daños graves a los bienes o medio ambiente;
- Comunicación de información falsa que comprometa la seguridad de una aeronave en vuelo o en tierra, o la seguridad de los pasajeros, tripulación, personal de tierra y público en un aeropuerto o en el recinto de una instalación de aviación civil.

2. RESPONSABLES

- Investigador Encargado (IIC)
- Jefe de OFINVAA
- Director de Seguridad de la Aviación Civil (AVSEC)



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE A	
	PÁGINAS:	191 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

3. PROCEDIMIENTO

Detectar acto de interferencia ilícita: El investigador encargado (IIC) si durante la investigación, sospecha o detecta indicios de una interferencia ilícita, deberá notificar el Jefe de OFINVAA sobre la misma con la mayor brevedad posible luego de haber detectado la interferencia ilícita, vía telefónica.

Nota. El Jefe de OFINVAA también podrá ser el Investigador Encargado (IIC).

Notificar a la Dirección de Seguridad de la Aviación Civil: El Investigador Encargado (IIC) en coordinación con el Jefe de OFINVAA, notificará al Director de Seguridad de la Aviación (AVSEC) sobre la interferencia ilícita por vía telefónica en un plazo no mayor a dos (2) horas de haber tenido conocimiento o sospecha del hecho.

Nota 1. El contacto en horario de oficina es 524-4008 o 524-4013.

Nota 2. El contacto 24 horas de la Dirección de Seguridad de la Aviación Civil, se encontrará en el formato AAC-OFINVAA-F015 Lista de contactos importantes.

Nota 3. Posterior el Investigador Encargado enviará por correo electrónico al Director de AVSEC los detalles del acto de interferencia ilícita durante la investigación.

El investigador encargado (IIC), continuará con la investigación establecida, paralelamente a cualquier investigación judicial y debe completar el Informe Final de la ocurrencia, de acuerdo a lo establecido en el Libro XXVI parte I de OFINVAA y al “Anexo 13” de la OACI, teniendo en cuenta la continua cooperación con las autoridades judiciales.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE A	
	PÁGINAS:	192 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

PROC014
RECUPERACIÓN Y LECTURA DE LOS REGISTRADORES DE VUELO

1. OBJETIVO

Establecer los procedimientos que debe realizar la Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos de Panamá (OFINVAA) para la recuperación, custodia y lectura de los Registradores de Vuelo, en cumplimiento a lo dispuesto por el Anexo 13 de OACI, el Documento OACI 9756 y el RACP Libro XXVI parte I

2. RESPONSABLES

- El jefe de la Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos
- Investigadores de la Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos

3. PROCEDIMIENTO

PROCEDIMIENTO DE RECUPERACIÓN DE LOS REGISTRADORES DE VUELO (SIN DAÑOS).				
#	Actividad/Tarea	Responsable	Doc./Herramienta de Salida	Frecuencia/Plazo de ejecución
1	Verificar si la aeronave contaba con FDR y/o CVR.	Equipo de investigadores	N/A	Durante la preparación y planificación de la salida al campo.
2	Verificar en qué parte de la aeronave se encontraban instalados los registradores.	Equipo de investigadores	N/A	Durante la preparación y planificación de la salida al campo.
3	Priorizar la localización y recuperación de los registradores durante las tareas de investigación de campo.	Equipo de investigadores	N/A	Lo antes posible durante la investigación de campo.
4	Verificar que la aeronave no se encuentre energizada y que el fusible correspondiente al registrador esté desconectado.	Equipo de investigadores	N/A	Lo antes posible durante la investigación de campo.
5	Solicitar al personal de mantenimiento del explotador de la aeronave que realice el desmontaje del registrador.	Equipo de investigadores	N/A	Lo antes posible luego de finalizada la tarea #4.
6	Cubrir la ficha de alimentación y cualquier otro conector electrónico con cinta antiestática .	Equipo de investigadores	N/A	Inmediatamente luego de obtenido el registrador de vuelo.
7	Colocar el registrador dentro de una bolsa antiestática y cerrarla.	Equipo de investigadores	N/A	Inmediatamente luego de finalizada la tarea #6.
8	El registrador puede quedar en resguardo del explotador de la aeronave sólo en aquellos casos donde serán utilizadas sus instalaciones para realizar la desgravación, dejando debida constancia mediante la solicitud de reserva de registradores de vuelo. En caso contrario, continuar con la tarea #9.	IIC	N/A	N/A



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE A	
	PÁGINAS:	193 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

	Nota: sin perjuicio de lo antedicho, la desgravación del registrador deberá siempre realizarse con la presencia de algún integrante del equipo de investigación.			
9	Trasladar el registrador a las Oficinas de OFINVAA	IIC	N/A	Lo antes posible dentro de un plazo máximo de 24 horas luego de resguardado el registrador de vuelo.
10	Entregar el registrador y toda su documentación disponible al Jefe de OFINVAA.	IIC	N/A	Lo antes posible dentro de un plazo máximo de 24 horas luego de resguardado el registrador de vuelo.

Ver Formato **AAC-OFINVAA-F007 – Solicitud de resguardo de registradores de vuelo.**

Procedimiento de recuperación de los registradores de vuelo (con daños).				
#	Actividad/Tarea	Responsable	Doc./Herramienta de Salida	Frecuencia/Plazo de ejecución
1	Verificar si la aeronave contaba con FDR y/o CVR.	Equipo de investigadores	N/A	Durante la preparación y planificación de la salida al campo.
2	Verificar en qué parte de la aeronave se encontraban instalados los registradores.	Equipo de investigadores	N/A	Durante la preparación y planificación de la salida al campo.
3	Priorizar la localización y recuperación de los registradores durante las tareas de investigación de campo.	Equipo de investigadores	N/A	Lo antes posible durante la investigación de campo.
4	Una vez localizado el registrador: a. Efectuar tomas fotográficas en 360°, en la ubicación, posición y condiciones en las que fue encontrado. b. Efectuar toma fotográfica de la placa de identificación. c. Fijar las coordenadas de su ubicación. d. Medir y registrar las distancias y ángulos de su ubicación con respecto a los restos principales de la aeronave. El registrador únicamente podrá ser manipulado cuando hayan sido obtenidas las fotografías.	Equipo de investigadores u organismo que llega a la escena del suceso en coordinación con el Equipo de investigadores	N/A	Inmediatamente luego de localizado el registrador de vuelo.
5	Si el registrador fue localizado debajo del agua, inmediatamente luego de su recuperación deberá colocarse dentro de una caja sellada e inmerso en agua limpia y fresca previa a su traslado. Si fuera este el caso, proceder con la tarea #10. Nota: si no resulta factible sumergirlo en agua limpia y fresca, podrá utilizarse el mismo medio donde fue hallado.	Equipo de investigadores	N/A	Inmediatamente luego de recuperado debajo del agua el registrador de vuelo.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE A	
	PÁGINAS:	194 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

6	Retirar el conector de la ficha de alimentación del Registrador. Nota: ante cualquier inconveniente o duda en el desarrollo del procedimiento consultar a personal especializado.	Equipo de investigadores	N/A	Inmediatamente luego de localizado el registrador de vuelo.
7	Desmontar y separar el registrador de los restos de la aeronave.	Equipo de investigadores	N/A	Inmediatamente luego de localizado el registrador de vuelo.
8	Cubrir la ficha de alimentación y cualquier otro conector electrónico con cinta antiestática . Bajo ningún punto de vista debe alterarse la condición en la cual fue hallado el registrador.	Equipo de investigadores	N/A	Inmediatamente luego de finalizada la tarea #7.
9	Colocar el registrador dentro de una bolsa antiestática y cerrarla.	Equipo de investigadores	N/A	Inmediatamente luego de finalizada la tarea #8.
10	Trasladar el registrador a las oficinas de OFINVAA.	IIC	N/A	Lo antes posible dentro de un plazo máximo de 24 horas luego de resguardado el registrador de vuelo.
11	Entregar el registrador y toda su documentación disponible al Jefe de OFINVAA.	IIC	N/A	Lo antes posible dentro de un plazo máximo de 24 horas luego de resguardado el registrador de vuelo.

3.1 Lectura de los Registradores de Vuelo

a) El Investigador a cargo, junto con el Jefe de la Oficina de investigación de Accidentes, utiliza la lista de organismo con laboratorios precalificados y confiables, define cuál podrá asistir en la lectura de los registradores de vuelo recuperados, teniendo en cuenta su capacidad, disponibilidad, facilidad de

País	Entidad u organismo	Capacidades	Disponibilidad	Facilidad de ubicación y arribo
USA	National Transportation Safety Board (NTSB)	• Lectura DFDR DCVR DLFR • Animación • Análisis de espectro • Reconstrucción • Registradores averiados • Registradores recuperados en el agua	Permanente	Buena
Brazil	Centro de Investigación e Prevención de Accidentes Aeronáuticos (CENIPA)	• Lectura DFDR DCVR DLFR • Animación • Análisis de espectro • Reconstrucción • Registradores averiados • Registradores recuperados en el agua	Permanente	Buena
Francia	Bureau d'En0quêtes et d'Analyses (BEA)	• Lectura DFDR DCVR DLFR • Animación • Análisis de espectro • Reconstrucción • Registradores averiados • Registradores recuperados en el agua	Permanente	Intermedia
Canada	Transport Safety Board (TSB)	• Lectura DFDR DCVR DLFR • Animación • Análisis de espectro	Permanente	Intermedia



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS			APÉNDICE A	
			PÁGINAS:	195 DE 334
			REVISIÓN:	02
			FECHA:	29-abril-2026
		• Reconstrucción • Registradores averiados • Registradores recuperados en el agua		
Colombia	Electrónica de Aviación	• Lectura DFDR DCVR • Animaciones • Gráficas	Permanente	Buena
Colombia	Fuerza Aérea Colombiana	• Lectura DFDR DCVR • Animaciones • Gráficas • Reconstrucción • Registradores Averiados • Registradores recuperados en el agua	Permanente	Buena

- b) acceso y que no tenga impedimento legal para hacerlo.
- c) Las instalaciones utilizadas para la lectura de los registradores de vuelo deberán disponer de las siguientes capacidades:
- La capacidad para desmontar y leer los registradores que hayan sufrido daños considerables;
 - Capacidad para la lectura del módulo original de grabación / memoria si necesidad de utilizar un dispositivo de copia del fabricante o la caja del registrador objeto del accidente o incidente;
 - Capacidad para analizar, interpretar manualmente la forma de onda binaria bruta de los registradores de dato de vuelo de cinta digital;
 - Capacidad para aumentar y filtrar las grabaciones de voz digitalmente por medio de programa de computadora apropiados; y
 - Capacidad para analizar gráficamente los datos, derivar los parámetros adicionales que no estén registrado explícitamente, validar los datos mediante verificación cruzada, y otros métodos analíticos para determinar la exactitud y limitaciones de los datos
- d) Siempre que sea posible se evitarán los laboratorios del Estado del fabricante para minimizar la posibilidad de crear un conflicto de interés, sin embargo, de no existir esta opción, se utilizarán los del fabricante, pero debe ser bajo vigilancia permanente del IIC o el investigador designado por el Jefe de OFINVAA.
- e) El Investigador Encargado se comunica con el Representante Acreditado del Estado al que pertenece el laboratorio seleccionado (si dicho Estado participa en la investigación) o directamente con el laboratorio, para definir las coordinaciones de envío de los registradores.
- f) El Investigador Encargado redactará, para aprobación y firma del Jefe de la Oficina de Investigación de Accidentes, una carta, en la cual informa al explotador sobre el lugar y la fecha en la que se efectuará la lectura de los



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE A	
	PÁGINAS:	196 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

registradores, y con instrucciones para que proceda sin demora a cumplir lo establecido sobre el procedimiento a seguir para dicha lectura.

g)El Investigador Encargado notifica a los Representantes Acreditados, mediante correo electrónico, sobre el laboratorio que efectuará la lectura y la fecha programada para la misma, y de acuerdo con las disposiciones del Anexo 13, los invita a que participen en dicha actividad.

El Investigador Encargado viajará acompañando los equipos (FDR/CVR) para participar en la lectura.

4. DISPOSICIONES FINALES

Cuando la búsqueda y recuperación de los registradores se dificulta por tenerse que hacer bajo el agua, en terreno montañoso, selvático, o en áreas urbanas, el Jefe de la Oficina de Investigación de Accidentes, asignará otro Investigador que se encargará de la coordinación para la recuperación de los registradores de vuelo en coordinación con el organismo (entidad o grupo de rescate) que llega a la escena de suceso, para que el Investigador Encargado continúe con la obtención de otras evidencias y el avance de la investigación.

La búsqueda y recuperación de registradores bajo el agua, se dará aplicación al Acuerdo Interinstitucional del 12 de octubre de 2017 con la Autoridad Marítima de Panamá.

Si la labor de recuperación y lectura de los registradores de vuelo se demora por motivos judiciales, el Investigador Encargado entablará, de ser posible en el sitio del suceso, un diálogo respetuoso y técnico con la autoridad judicial, y recordará el mutuo acuerdo firmado con dicha Autoridad, con el fin de resaltar la importancia que tiene la pronta lectura y la acción propia que maneja la Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos para la custodia y preservación de las evidencias contenidas en dichos dispositivos.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE A	
	PÁGINAS:	197 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

PROC015
PROTECCIÓN PARA LA SOLICITUD DE EXAMEN MEDICO

1. OBJETIVO

El objetivo de este procedimiento es garantizar que un profesional médico con experiencia en la investigación de accidentes examine a la tripulación, pasajero y personal aeronáutico de interesado.

2. RESPONSABILIDADES

- El Jefe de OFINVAA
- Los Investigadores
- Coordinador de seguridad en el lugar del accidente.

3. PROCEDIMIENTO

#	Actividad/Tarea	Responsable	Doc./Herramienta de Salida	Frecuencia/Plazo de Ejecución
1	Cuando el Investigador a Cargo detecte indicios de factores médicos que hayan afectado el desempeño de la tripulación, personal aeronáutico, y demás personal afectado por el suceso. Comunicará al Jefe, de OFINVAA	Investigador a cargo	Vía telefónica	Una vez tomado conocimiento de la situación.
2	Comunicarse con el médico aeronáutico para ser orientado en cuanto a la necesidad o no de realizar estudios médicos al personal involucrado. Médico Aeronáutico, Tel.: 520-1573	Investigador a cargo	Vía telefónica	Posterior haber tomado conocimiento de la situación.
3	En el caso de tener que realizar los estudios médicos indicados, solicitar el pedido formal de los mismos al, Jefe de OFINVAA	Investigador a cargo	Vía telefónica.	Una vez concluida la tarea 2
4	Redactar los pedidos de estudios formales del personal afectado al suceso, para ser dirigidos ante quien corresponda. Tripulación y personal aeronáutico: [Centro de Evaluación Médica] Pasajeros: a coordinación con el operador / explotador / propietario.	Jefe de OFINVAA	Comunicación formal de solicitud vía mail oficial	1 hora posterior haber recibido la solicitud
5	Resguardar la información médica recibida. Para ser analizada por el médico aeronáutico.	Jefe de OFINVAA	Soporte Digital	Una vez recibida la información.

5.1 Cuando corresponda, OFINVAA debe solicitar que se realice el examen médico de la tripulación, de los pasajeros, y del personal aeronáutico involucrado, que debe efectuar un médico, preferentemente con experiencia en la investigación de accidentes. Los exámenes en cuestión deben llevarse a cabo lo antes



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE A	
	PÁGINAS:	198 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

posible.

5.2 Dichos exámenes permitirían también determinar si el nivel de aptitud física y psicológica de la tripulación de vuelo y demás personal afectado por el suceso es suficiente para que puedan contribuir a la investigación.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE A	
	PÁGINAS:	199 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

PROC016

PROCEDIMIENTO PARA LA SOLICITUD DE AUTOPSIA / NECROPSIA

1. OBJETIVO

El objetivo de este procedimiento es obtener pruebas (relacionada con la secuencia, la causa y el efecto del accidente) que puedan constituir un indicio de las circunstancias o causas probable del accidente. El desempeño del piloto puede verse afectado, en especial en el manejo de alguna emergencia en vuelo por casi cualquier tipo de enfermedad.

2. RESPONSABILIDADES

- El Jefe de OFINVAA
- Los Investigadores
- Coordinador de seguridad en el lugar del accidente.

3. PROCEDIMIENTO

#	Tarea	Responsable	Doc./de Salida	Plazo de ejecución
1	Notificar al Jefe de la oficina de investigación de accidentes aéreos, de la ocurrencia de un accidente con personas fallecidos y de la necesidad de solicitar copia de autopsia /necropsia	Investigador a encargado	Vía telefónica	Posterior de haber tomado conocimiento del suceso
2	Solicitar a la Dirección Jurídica realice trámite de solicitud de exámenes de autopsia/necropsia a la fiscalía competente.	Jefe de OFINVAA	Memorándum de solicitud Transdoc	Dentro de los 30 días después de haber ocurrido el suceso
3	Si el resultado de la autopsia no es recibido. Informar a la Dirección Jurídica para que se realice el trámite pertinente a la solicitud anterior .	Jefe de OFINVAA	Memorándum de solicitud Transdoc	Pasado 60 días de la solicitud de la autopsia
4	Resguardar la información recibida por parte de la fiscalía	Investigador Encargado (IIC)	Archivo digital/Expediente del suceso	Una vez recibida la información

4. FORMATO DE SOLICITUD DE AUTOPSIA

Ver Formato AAC-OFINVAA-F008 Solicitud de Autopsia.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE A	
	PÁGINAS:	200 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

PROC017
INSPECCIÓN Y PRUEBAS DE COMPONENTES O PARTES DE AERONAVES
INVOLUCRADAS EN UN SUCESO.

1. OBJETIVO

El objetivo de este procedimiento es realizar examen de laboratorio a las piezas y/o componentes para determinar si fueron un factor contribuyente en un accidente.

2. RESPONSABLES

- Jefe de OFINVAA
- Investigador Encargado (IIC)

3. PROCEDIMIENTO

- 3.1.** El Investigador Encargado(IIC) notificará al Jefe de OFINVAA la necesidad de enviar a los laboratorios o talleres especializados, las piezas o componentes para que sean examinados.
- 3.2.** El IIC se comunicará con el Operador o propietario de la aeronave para en conjunto seleccionar el taller o laboratorio.
- 3.3.** El Investigador Encargado(IIC) debe asegurarse de que el taller o instalaciones que se elija cuente con los medios para hacer exámenes y pruebas requeridas y concertar, lo más pronto posible, acuerdo con las instalaciones de que se trate, con el fin de que la dirección de las misma pueda hacer los preparativos para las pruebas asignando el personal y equipo necesario.
- 3.4.** De ser necesario, el IIC solicitará a la Dirección de Finanzas el dinero para enviar las piezas o componentes al taller o laboratorio seleccionado.
- 3.5.** El IIC enviará al laboratorio o taller especializado la(s) pieza(s) o componente(s) que requieran ser analizados, los mismos, deben ir acompañados con la siguiente información:
- a) la fecha en que fue instalada en la aeronave;
 - b) las horas que tenía de servicio en total;
 - c) el número total de horas desde la última revisión o inspección de la pieza;
 - d) informe sobre dificultades anteriores;



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE A	
	PÁGINAS:	201 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

- e) toda otra información pertinente que pueda aclarar cómo y por qué la pieza o el componente falló, y
- f) hipótesis del IIC

3.6. El Investigador Encargado(IIC) será el responsable de que cada componente sea etiquetado con su nombre, número de pieza, número de serie y el código de identificador del suceso. El Investigador Encargado (IIC) hará una lista, tomará notas y fotografías descriptivas de todos los componentes destinados a ensayos; los componentes serán almacenados en un sitio protegido hasta que llegue el momento de enviarlos al taller o laboratorio.

Nota:1 En caso de ser necesario el envío de los componentes al fabricante estos deberán ir acompañados por el (IIC) o un Investigador designado para evitar conflicto de interés.

Nota:2 Antes de que se inicien los exámenes y ensayos, es conveniente informar a los investigadores y al personal participante de la instalación acerca de la clase y magnitud de las pruebas que se realizarán, debiéndose discutir los procedimientos de ensayo para asegurarse que son adecuados.

Nota: 3 El costo de embalaje, traslado y exámenes de laboratorios a los componentes será sufragado con el fondo de la cuenta de Accidentes Aéreos de la Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos.

- 3.7. Al concluir las pruebas, el taller o laboratorio presentará su informe técnico al IIC o a la persona designada por este investigador encargado (IIC).
- 3.8. Una vez los resultados en mano, le corresponde al IIC o a la Junta de Investigación determinar la relación entre los resultados y las causas del accidente.
- 3.9. De ser necesario se discutirán los hallazgos con los talleres.

4. DISPOSICIONES FINALES

- 6.1Es aconsejable embalar los componentes para minimizar el daño que puedan sufrir en el transporte. Especialmente hay que tener cuidado de proteger las superficies fracturadas con material de empaquetamiento adecuado para que no sufran daño alguno al entrar en contacto con otras superficies contiguas o con otras piezas.
- 6.2 Para los exámenes de componentes de aeronaves que deben realizarse en



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE A	
	PÁGINAS:	202 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

instalaciones fuera de la República de Panamá, la Oficina de investigación de accidentes aéreos (OFINVAA) puede delegar la supervisión de los exámenes en la autoridad de investigación de accidentes de otro Estado. Siempre que sea posible, las instalaciones no deberían pertenecer al fabricante, a fin de evitar un conflicto de interés real o percibido como tal. Sin embargo, algunas veces el único experto o equipo apropiado estará en las instalaciones del fabricante, de modo que será necesario asegurar la supervisión del trabajo por un investigador.

6.3 De ser posible los motores serán embalados en sus propios bastidores especiales y se enviarán en contenedores. Otros objetos pesados, tales como los grupos motores de control de vuelo, el ensamblaje de husillos del estabilizador y los actuadores, deben empacarse con un envoltorio protector y colocarse en contenedores de madera separados. En dichos contenedores se deben instalar bloques o abrazaderas para evitar que las piezas se muevan durante el transporte. Otros componentes más pequeños y ligeros se pueden enviar de la misma manera más de uno por caja, pero siempre procurando que unos no entren en contacto con los otros. Los elementos muy ligeros se pueden empacar en cajas de cartón corrugado con relleno suficiente para que no sufran daño si las cajas no se manejan con cuidado durante el transporte. El investigador debe poner etiquetas a todas las cajas y cartones y hacer una lista inventario de lo que hay en cada contenedor.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE A	
	PÁGINAS:	203 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

PROC018

INVESTIGACIÓN DE INCIDENTES GRAVES

1. OBJETIVO

Este procedimiento investigará incidentes graves en particular con los vinculados (ATS) debe investigar la oficina de investigación de accidentes Aéreos de la AAC.

2. RESPONSABLES

- El Investigador Encargado(IIC)
- Jefe de OFINVAA.

3. PROCEDIMIENTO

#	Actividad/Tarea	Responsable	Doc./Herramienta de Salida	Frecuencia/Plazo de ejecución
1	Recepción de la notificación de una ocurrencia, que no sea un accidente.	Jefe de OFINVAA	N/A	N/A
2	Recolectar la mayor cantidad de información relacionada al suceso.	Jefe de OFINVAA	Vía mail /Telefónicamente	Inmediatamente luego de la recepción de la notificación y en un plazo no mayor de tres (3) horas
3	Inicia la evaluación del suceso notificado y determinar si el suceso corresponde a un incidente grave. Orientación, verificar en la lista detallada del adjunto C del libro XXVI parte I del RACP. Se hará un análisis basado en el riesgo del suceso (que tenga en cuenta el escenario más verosímil que pudiera propiciar una intensificación del incidente y la eficacia de las defensas restante entre el incidente y el posible accidente) como sigue: a) Considerar si hay un escenario verosímil en que este incidente podría haber llegado a ser un accidente; y b) Evaluar las defensas restantes entre el incidente y el posible accidente como: • Efectivas, si quedaran varias defensas, que tuvieran que fallar simultáneamente: o • Limitadas, si quedaran pocas defensas, o ninguna, o cuando el accidente se evitó providencialmente	Jefe de OFINVAA	N/A	Dentro de 5 horas de recibida la notificación del suceso
4	Si la ocurrencia es clasificada como incidente grave. Designar mediante formato AC/OFINVAA/007 y notificar al IIC, que ha sido nombrado para llevar la investigación	Jefe de OFINVAA	Vía telefónica/vía email	Inmediatamente finalizada la tarea #3
5	Iniciar el proceso de notificación inicial de acuerdo al procedimiento 002.	IIC	Vía mail oficial	Dentro de las 2 horas posterior a la designación



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS			APÉNDICE A	
			PÁGINAS:	204 DE 334
			REVISIÓN:	02
			FECHA:	29-abril-2026
6	Iniciar el proceso de investigación del incidente grave	IIC	N/A	Dentro de las 48 horas de recibida la notificación
	Archivar toda documentación referente al suceso	IIC	Expediente del suceso	Dentro de los 5 días hábiles de la notificación del suceso



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE A	
	PÁGINAS:	205 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

PROC019
PROTECCIÓN CONTRA PELIGROS BIOLÓGICOS Y OTROS PELIGROS EN EL LUGAR DEL SUCESO

1. OBJETIVO

El objetivo de este procedimiento es tomar las medidas correspondientes contra peligros biológicos y otros peligros en el lugar del accidente.

2. RESPONSABLES

- El Jefe de OFINVAA
- Los Investigadores
- Coordinador de seguridad en el lugar del accidente.

3. PROCEDIMIENTO

#	Actividad/Tarea	Responsable	Doc./Herramienta de Salida	Frecuencia/Plazo de ejecución
1	En caso de accidente mayor, designara a un miembro de OFINVA como coordinador de seguridad en el lugar del accidente o solicitara a la DSA la participación de un médico aeronáutico para que forme parte del equipo como coordinador de seguridad en el lugar del accidente.	El jefe de OFINVAA	Vía telefónica, mail oficial WhatsApp, etc.	Durante la preparación para la salida
2	Recabar toda la información sobre: a) en el lugar del accidente b) Posibilidad de mercancías peligrosas a bordo c) Medidas iniciales tomadas por la autoridad presente en el lugar del suceso	Coordinador de seguridad en el lugar del accidente	Vía telefónica, mail oficial WhatsApp, etc.	Previo a la salida hacia el lugar del suceso
3	Con la información obtenida consultar la Guía de Tipos de peligros, agentes de riesgo y medidas de mitigación (Anexo1), preparar y chequear el Equipo de Protección Personal.	Coordinador de seguridad en el lugar del accidente	Equipo de Protección Personal	Previo a la salida hacia el lugar del suceso
4	Reunir e informar al equipo de investigadores y autoridades que acompañará en el trabajo de campo, sobre los peligros potenciales en el sitio y las medidas de mitigación que se deben adoptar y el equipo de protección personal a utilizar.	Investigador a Cargo o Investigador designado	Reunión in situ	Una vez que se haya establecido el cerco perimetral y la zona este liberada

3.1 Cuando el Investigador Encargado (IIC) reciba la confirmación de que en la aeronave accidentada se encuentran peligros biológicos, se asegurará que todo el personal de investigación esté preparado con su equipo de protección



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE A	
	PÁGINAS:	206 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

contra peligros biológicos antes de dar inicio a las tareas de investigación de campo.

- 3.2 El IIC comunicará al Jefe de OFINVAA que demorará el inicio de la investigación hasta que sea notificado el Departamento de Investigación, Vigilancia y Riesgos Biológicos (ICGES) del Instituto conmemorativo Gorgas.
- 3.3 El Jefe de OFINVAA se comunicará con el (ICGES) y le informará del peligro biológico para que se tomen las medidas de control y eliminación. Cuando el coordinador de seguridad esté en conocimiento que el peligro ha sido controlado y retirado del área del accidente, notificará al Investigador Encargado (IIC) para que proceda con el equipo de investigadores al inicio de la investigación.
- 3.4 Terminada la inspección de campo, los investigadores se despojarán de la vestimenta con el procedimiento adecuado para protección de peligros biológicos depositándolo en bolsas plásticas para ser finalmente incinerados y deberán ser esterilizados con sustancias antibacteriana y alcohol.
- 3.5 En casos de accidentes menores e incidentes graves el Investigador Encargado será responsable de la seguridad del sitio y velar por el equipo de protección personal y su uso.

4. DISPOSICIONES FINALES

De ser requerido, se solicitará el apoyo del Cuerpo de bomberos y especialistas en mercancías peligrosas, según sea el caso, para evaluar conocidos y / o potenciales peligros, e informar al equipo de investigación, según corresponda.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE A	
	PÁGINAS:	207 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

PROC020
DISPOSICIÓN Y CONTROL DEL INSTRUMENTAL DE TRABAJO DEL
INVESTIGADOR

1. OBJETIVO

Asegurar que el instrumental de trabajo requerido por los investigadores de OFINVAA para ejercer eficientemente su función, siempre esté disponible y preparado para ser utilizado en cualquier momento en que se suscite un accidente o incidente.

2. RESPONSABLES

- Jefe de OFINVAA
- Investigadores

3. PROCEDIMIENTO

Disposición:

- a) Los kits de trabajo se encuentran ubicados en el depósito que se encuentra dentro de las oficinas de OFINVAA, en anaqueles debidamente organizados y rotulados, bajo llave y control directo del investigador de turno. Este depósito debe ser un área limpia y con control de temperatura y humedad para salvaguardar los equipos tecnológicos que allí se encuentran y los materiales perecederos.
- b) El jefe de OFINVAA designará, cada tres meses, un investigador como “coordinador del control del instrumental de trabajo”, el cual deberá realizar las inspecciones descritas en este procedimiento.
- c) El personal de OFINVAA, asignado a tomar parte en la investigación de accidentes debe estar siempre dispuesto con su equipo portátil y sus efectos personales esenciales, que necesiten preparados y listos para que puedan partir sin demora hacia el lugar del accidente, el kit personal debe contener como mínimo ropa, calzado, lentes personales, medicamentos personales y materiales de higiene individual, entre otros.
- d) Dicha mochila y su contenido (en ella) se encontrarán siempre disponibles y fácilmente accesibles al equipo de servicio en todo momento

Control:



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE A	
	PÁGINAS:	208 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

- a) **Quincenal:** al inicio de semana, el coordinador, realizará una inspección general del estado del automóvil (Formulario AAC-OFINVAA-005), con el objetivo de que el auto siempre esté en condiciones óptimas. Esta inspección es independiente al registro que debe completar cada investigador que utilice el auto en cualquiera asignación oficial, para lo cual deberá completar el Formulario AAC-OFINVAA-017.
- b) **Mensual:** En la última semana de cada mes, el coordinador, verificará los kits de investigación, realizará un inventario de todos sus componentes y una verificación del estado de funcionamiento de los equipos tecnológicos y de comunicación y por fecha de expiración (shelf life), si aplica (Formulario de AAC-OFINVAA-004). De existir algún cambio en el inventario, el coordinador deberá completar la tarjeta OFINVAA-TAG-001 con la nueva información.
- c) **Anual:** a inicio de agosto de cada año, el coordinador, efectuará un inventario general del equipo para presupuestar y solicitar los elementos que sean necesario adquirir en el año siguiente.
- d) **Inspección de retorno:** esta se realiza exclusivamente cuando se retorna de una investigación, la misma se realizará por reposición del inventario y revisión de la condición del equipo. Se deberán utilizar las listas de verificación AAC-OFINVAA-004 y AAC-OFINVAA-005 (si se utiliza el auto). Se deberá tramitar una requisición para reponer el inventario si no hay disponibilidad en stock. En esta inspección se debe proceder de acuerdo al numeral 5.4 de este procedimiento.
- e) Basado en el formulario 010 si el coordinador de inventario detecta algún artículo de los diferentes kits que este por vencer, deberá gestionar la reposición con tres meses de antelación en coordinación del inventario.
- f) Los artículos vencidos y en mal estado luego de haber sido repuestos serán desechados y eliminados del inventario.

Nota1: Cada inspección debe ser registrada en el formato Lista de Verificación que le aplique y posteriormente archivar en el expediente correspondiente.

Nota 2: el control del inventario de stock como el del instrumental de trabajo, también será llevado en un cuadro de Excel.

Uso del instrumental de trabajo:

En el momento que se requiera retirar algún kit de trabajo para proceder al lugar de la investigación de un accidente, el Investigador Encargado(IIC) deberá completar el tag de identificación (OFINVAA-TAG-001) del kit correspondiente colocando su nombre y fecha de retiro y entregarlo (durante



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE A	
	PÁGINAS:	209 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

horario de oficina) al coordinador o a la Asistente Técnica, en caso de retirarlo fuera de horario de oficina, solamente deberá completar la información solicitada en el tag y dejarlo en la posición donde estaba el kit. El Investigador en Turno deberá estar presente en la oficina cuando surja un accidente para poder dar acceso al depósito.

Retorno del instrumental de trabajo:

- a) La devolución del equipo será siempre en horario laboral, tan pronto se haya terminado su uso y el Investigador encargado (IIC) se pueda hacer presente a la oficina. El Investigador que hizo uso del equipo debe entregarlo limpio, en buen estado y completo, con los elementos consumidos reabastecidos. En caso que no haya inventario disponible para realizar el reemplazo del material utilizado, deberá presentar la requisición firmada por el Jefe de OFINVAA al coordinador.
- b) El investigador que haga uso de algún elemento de los kits de investigación será el encargado de entregar todos los equipos debidamente desinfectados con alcohol u otro antiséptico y los elementos usados deberán ser desechados en las bolsas rojas biológica.
- c) Los componentes tecnológicos y de comunicaciones deben entregarse con las baterías recargadas al 100%.
- d) El coordinador verificará la devolución completa de los kits utilizados, incluyendo la requisición tramitada, si es requerido.

Uso del automóvil:

- a) Para retirarlo, el IIC deberá completar la correspondiente lista de verificación (**Formulario AAC-OFINVAA-005**) y entregarlo al Investigador de turno (en caso de ser otro investigador) o a la Asistente Técnica (durante horario de oficina).
- b) Una vez terminada la misión con el vehículo, el Investigador Encargado(IIC) debe llevarlo a llenar de combustible, recoger todo elemento que no forme parte del inventario y entregarlo limpio y listo para un nuevo uso y completar el formulario AAC-OFINVAA-005 para garantizar que está entregando el vehículo en condiciones óptimas.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE A	
	PÁGINAS:	210 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

PROC021

ACCESO A LA INFORMACIÓN SOBRE LA INVESTIGACIÓN DE UN ACCIDENTE DE AVIACIÓN A LAS VÍCTIMAS Y A SUS FAMILIARES

1. OBJETIVO

Suministrar a los familiares y a las víctimas de accidentes aéreos información sobre el progreso de la investigación de un accidente aéreo, su objetivo, su desarrollo y la presentación pública de sus resultados.

2. RESPONSABLE

- Jefe de OFINVAA: es responsable de la revisión, aprobación, modificación, anulación y divulgación de este procedimiento.
- Investigador encargado (IIC)
- Oficina de Relaciones Públicas de la AAC.

3. PROCEDIMIENTO

- 3.1. La Oficina de investigación de accidentes por medio del Investigador encargado (IIC) proporcionará información, validada y oportuna a familiares de las víctimas y sobrevivientes del accidente, en relación a la investigación y las recomendaciones de seguridad operacional que estén estudiando para evitar accidentes similares, esto en coordinación con la Oficina de Relaciones Públicas de la AAC.
- 3.2. El Investigador Encargado (IIC), en coordinación con la Oficina de Relaciones Públicas de la AAC, convocará a reuniones, a medida que avance la investigación, para mantener a los familiares de las víctimas y/o sobrevivientes del accidente informados sobre la marcha de la investigación. Básicamente, estas reuniones serán convocadas antes de publicar los informes Preliminar, Final o Provisional o cuando haya algún avance significativo o fracaso en la investigación.
- 3.3. El investigador encargado (IIC) no dará a conocer la información siguiente para fines que no sean la investigación de accidentes o incidentes, a menos que las autoridades competentes en materia de administración de justicia de Panamá determinen que la divulgación de dicha información es más importante que las consecuencias adversas, a nivel nacional e internacional, que podría tener tal decisión para esa investigación o futuras investigaciones:
- a) todas las declaraciones tomadas a las personas durante el curso de la investigación;



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE A	
	PÁGINAS:	211 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

- b) todas las comunicaciones entre personas que hayan participado en la operación de la aeronave;
- c) la información de carácter médico o personal sobre personas implicadas en el accidente o incidente;
- d) las grabaciones de las conversaciones en el puesto de pilotaje y las transcripciones de las mismas;
- e) las grabaciones de las conversaciones en las dependencias de control de tránsito aéreo y las transcripciones de las mismas;
- f) las grabaciones de imágenes de a bordo en el puesto de pilotaje y cualquier parte o transcripción de las mismas; y
- g) las opiniones expresadas en el análisis de la información, incluida la información contenida en los registradores de vuelo.

3.4. En caso de que OFINVAA reciba una solicitud por parte de la oficina encargada de la asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y a sus familiares, para que estos puedan realizar una visita al lugar del accidente, el IIC deberá planificar esta visita en estrecha coordinación con dicha oficina. El IIC deberá tomar en cuenta las siguientes disposiciones antes y durante la visita al lugar del accidente:

- a) Que el acceso al lugar del accidente sea seguro para los visitantes,
- b) que la investigación no se vea afectada negativamente por la visita;
- c) que la duración de la visita sea previamente definida;
- d) que antes de la visita los restos mortales y los efectos personales hayan sido retirados o no sean visibles;
- e) que durante la visita no se lleven a cabo actividades de investigación;
- f) que los medios de comunicación no deben estar presentes durante la visita;
- g) poner a disposición del grupo de visitantes personal de OFINVAA que esté involucrado en la investigación, con el fin de responder preguntas, siempre y cuando estas preguntas no comprometan la investigación.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE A	
	PÁGINAS:	212 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

PROC022
ELABORACIÓN DEL INFORME PRELIMINAR (ADREP)

1. OBJETIVO

El objetivo de este procedimiento es garantizar, que la Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos (OFINVAA) complete y él envió de informes preliminares ADREP a todos los Estados involucrados, ARCM y OACI cuando corresponda, de acuerdo con lo requerido por el Capítulo 7 del Anexo 13.

2. RESPONSABLES

- El jefe de OFINVAA
- Investigador Encargado (IIC).

3. PROCEDIMIENTO

Verificar que el Informe Preliminar ADREP es requerido: El Investigador Encargado verificará dentro de los siguientes cinco (5) días de haber recibido la notificación, si el accidente reúne los criterios para la emisión de un Informe Preliminar ADREP.

Nota 1. Los informes preliminares se emitirán en caso de accidentes de aeronaves de una masa máxima de:

- Superior a los 2 250 kg (siempre);
- Igual o debajo de 2 250 kg (cuando se trate de cuestiones de aeronavegabilidad o que se consideren de interés para otros Estados)

Nota 2. Cuando se trate de cuestiones que afecten directamente a la seguridad de vuelo, el informe preliminar se enviara tan pronto como se disponga de la información.

Crear el registro en ECCAIRS: El Investigador Encargado creará un registro del accidente en ECCAIRS, ingresando la información disponible de la notificación dentro de los siguientes 10 días luego de haber recibido la notificación.

Actualizar los datos en ECCAIRS: El Investigador Encargado ingresara toda la información factual disponible del accidente en el registro ECCAIRS (Plantilla estandarizada preliminar ADREP), 25 días después del accidente.

Nota. El Investigador Encargado puede delegar esta tarea a otra persona.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE A	
	PÁGINAS:	213 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

Generar el archivo e5f: El Investigador Encargado creara el archivo ECCAIRS correspondiente en formato e5f, 25 días después del accidente y luego de haber actualizado los datos en el paso anterior, enviándolo por correo electrónico al Jefe de OFINVAA adjuntando la propuesta de carta, formato AAC-OFINVAA-F022 (Envío del Informe Preliminar ADREP)

Revisión y visto bueno del archivo: El Jefe de OFINVAA revisará y dará el visto bueno al archivo e5f y al formato firmado AAC-OFINVAA-F022, enviándola al Investigador Encargado por correo electrónico 27 días después del accidente.

Enviar el Informe Preliminar: El Investigador Encargado enviará el Informe Preliminar ADREP por correo electrónico a los Estados involucrados y a la OACI, si aplica, adjuntando el formato e5f del accidente y el formato AAC-OFINVAA-F022 aprobada, entre los 27 y 30 días después del accidente.

Nota. El email deberá enviado desde el correo electrónico institucional al Representante Acreditado (RA) designado por el Estado correspondiente. Si no hubiera RA designado, los datos de contacto del Estado para enviar el Informe deberán siempre obtenerse de <https://www.icao.int/safety/AIG/AIA> a la OACI adrep@icao.int y al ARCM cuando corresponda Notice-SDCPS@icao.int

Formato PDF o Archivo ECCAIRS formato E5F.

Nota. De acuerdo con el Anexo 13:

6.1. Cuando se trata de un accidente de una aeronave de una masa máxima de más de 2 250 kg, el Estado que lleve a cabo la investigación enviará el informe preliminar:

- a. al Estado de matrícula o al Estado del suceso, según corresponda;
- b. al Estado del explotador;
- c. al Estado de diseño;
- d. al Estado de fabricación;
- e. a todo Estado que haya facilitado información pertinente, instalaciones y servicios de importancia o asesores; y
- f. a la Organización de Aviación Civil Internacional;

6.2. Cuando se trate de un accidente de una aeronave no comprendida en 7.1, y cuando se trate de cuestiones de aeronavegabilidad o que se consideren de



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE A	
	PÁGINAS:	214 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

- interés para otros Estados, el Estado que realice la investigación enviará el informe preliminar:
- a. al Estado de matrícula o al Estado del suceso, según corresponda;
 - b. al Estado del explotador;
 - c. al Estado de diseño;
 - d. al Estado de fabricación; y
 - e. a todo Estado que haya facilitado información pertinente, instalaciones y servicios de importancia o asesores.

Cuando OFINVAA investiga un accidente incidente e incidente, el Investigador Encargado (IIC) de la investigación elaborará un informe preliminar en el formato AAC/OFINVAA/001B y deberá ingresarlo al software ECCAIRS, plantilla Informe Preliminar ADREP, en un plazo de 25 días posteriores a la fecha de ocurrido el suceso y debe presentarse en uno de los idiomas de trabajo de la OACI.

Este informe será elaborado de acuerdo al formato que se encuentra en el anexo 13, apéndice 1, formato de informe final, pero excluyendo las secciones de análisis y conclusiones, sin embargo, puede incluir recomendaciones de aplicaciones inmediatas sobre seguridad operacional.

El investigador Encargado (IIC) deberá asegurarse que el mensaje fue recibido por el destinatario, guardará en carpeta digital y física del suceso la evidencia del envió.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE A	
	PÁGINAS:	215 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

PROC023

ELABORACIÓN DE INFORMES

1. OBJETIVO

El presente procedimiento contiene los pasos necesarios que debe seguir OFINVAA, para garantizar que se complete y publique el informe final, la declaración provisional y el informe de datos ADREP de la investigación considerando las siguientes circunstancias:

- Elaboración y publicación del informe final tan pronto como sea posible o la declaración provisional si el informe final no está disponible dentro de los 12 meses posterior al proceso.
- Consulta a los Estados que participaron en la investigación sobre el proyecto de informe final.
- Envío del proyecto de informe final al explotador y organizaciones responsables del diseño tipo y el montaje final de la aeronave.
- Enmienda del proyecto de informe final para incorporar la esencia de los comentarios recibidos.
- Pasos para garantizar el envío del informe final a la OACI, según corresponda, y a todos los Estados interesados.

Nota. En este procedimiento, el Jefe de OFINVAA será también el Investigador Encargado

2. RESPONSABLES

- Investigador Encargado(IIC): es responsable de cumplir las normas de redacción, presentación, contenido, reserva, seguridad, trámite y registro de los informes preliminares, finales o informes provisionales que le sean asignados, el jefe de OFINVAA será también el Investigador Encargado.
- Jefe de OFINVAA es responsable de la revisión del informe
- Representante Acreditado

3. PROCEDIMIENTO

3.1 Formular el proyecto de informe final: El Investigador Encargado iniciara la elaboración del proyecto de informe final de la investigación, tomando en cuenta toda la información pertinente de la investigación, tal como la información factual, los análisis y conclusiones y asegurándose de incluir cualquier recomendación de seguridad operacional prevista, a través del formato AAC-OFINVAA-F012 – Informe Final, en coordinación con los miembros del equipo de investigación (si aplica) y dentro de los dos (2) días siguientes luego de haber recibido toda la información (informes) de parte de



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE A	
	PÁGINAS:	216 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

los investigadores o expertos.

Nota 1. Si el proyecto de informe final no está listo para ser aprobado dentro de los 9 meses luego del suceso, vaya al paso 3.2 y prepare una declaración provisional, de lo contrario vaya al paso 3.7.

Nota 2. El Investigador Encargado utilizara el formato AAC-OFINVAA-F019 – Checklist de preparación de Informe Final, para llevar un control que garantice que se cumple todas las actividades involucradas en la formulación del informe final.

Nota 3. Para el desarrollo del informe final, ver el Formato AAC-OFINVAA-F012.

3.2 Preparar la declaración provisional: El Investigador Encargado preparara una declaración provisional para ser enviada al Jefe de OFINVAA para visto bueno o realizar comentarios dentro de dos (2) semanas previas al aniversario del suceso, con base en la información disponible e indicando el progreso de la investigación y cualquier deficiencia de seguridad operacional identificada, a través del Formato AAC-OFINVAA-F013 – Declaración Provisional.

3.3 Enviar la declaración provisional para visto bueno: El Investigador Encargado enviara el Formato AAC-OFINVAA-F013 vía correo electrónico al Jefe de OFINVAA en un plazo máximo de dos (2) semanas antes del aniversario del suceso.

3.4 Visto bueno de la declaración provisional: El Jefe de OFINVAA revisará y dará el visto bueno de la declaración provisional, enviando el Formato AAC-OFINVAA-F013 por correo electrónico al Investigador Encargado dentro de los siguientes tres (3) días de haber recibido la declaración.

Nota. Si existe alguna necesidad de realizar cambios en la declaración provisional, el Jefe de OFINVAA coordinara directamente con el Investigador Encargado, de forma que no ponga en riesgo la fecha límite de la publicación.

3.5 Publicar la declaración provisional: El Investigador Encargado, publicara la declaración provisional en la página web de la Autoridad Aeronáutica Civil, mediante el usuario asignado por la Dirección de Tecnología en el portal <https://portal.aeronautica.gob.pa/UPIA/> en la viñeta “Gestión de Informes Insertar”, fecha máxima de publicación (dentro de tres (3) días antes del aniversario del suceso)

Nota 1. se debe realizar y publicar la declaración provisional cada año hasta que se logre concluir la investigación.

Nota 2. El Investigador Encargado debe cerciorarse que la declaración provisional fue ingresado con éxito y que se encuentra visible en la página web www.aeronautica.gob.pa sección de Accidentes Aéreos OFINVAA.

3.6 Actualizar la base de datos de OFINVAA: El Investigador Encargado registrara la fecha de publicación de la declaración provisional utilizando la base



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE A	
	PÁGINAS:	217 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

de datos del registro de accidentes, incidentes e incidentes graves (Excel) de OFINVAA, ubicada en carpeta compartida, tres (3) días después de la publicación en el sitio web.

Nota 1. La base del registro de accidentes, incidentes e incidentes graves (Excel) de OFINVAA y el Outlook Calendar representan el Sistema de monitoreo de OFINVAA para asegurar el cumplimiento de las fechas.

Nota 2. El Jefe de OFINVAA o quien designe utilizara y revisara cada dos (2) meses esta Base de Datos de Investigaciones Excel (semáforo), para supervisar e identificar en que parte del proceso se encuentra cada investigación. El Jefe de OFINVAA o quien designe programara las fechas de este procedimiento en Outlook Calendar con el fin de supervisar, enviar recordatorios y hacer un seguimiento de las fechas que deben cumplirse para cada investigación.

Nota 3. Cuando se envíen proyectos de informe finales a los Estados receptores, programar la fecha que deben cumplirse en los 30 días que los Estados tienen para enviar comentarios sobre ese proyecto de informe final específico, así como recordatorios cada cierto tiempo.

3.7 Revisión del proyecto de informe final: El Investigador Encargado revisara el proyecto de informe final, dentro de los siguientes cinco (5) días luego de haber culminado dicho proyecto, en coordinación con cada miembro del equipo, si aplica.

Nota 1. Este tiempo puede extenderse dependiendo de la complejidad de la investigación y siempre respetando el tiempo máximo establecido para su envío.

Nota 2. Cuando se requiera, el Investigador Encargado (IIC) deberá buscar los medios para traducir el Proyecto al idioma inglés.

3.8 Enviar el proyecto de informe final al Jefe de OFINVAA para visto bueno: El Investigador Encargado compartirá el proyecto de informe final al Jefe de OFINVAA junto con el Formato AAC-OFINVAA-F009 – Consultas sobre el proyecto de informe final, a través de correo electrónico dentro del siguiente día después de haber enmendado el proyecto de informe final, para su visto bueno.

Nota. El proyecto de informe final será compartido a través de correo electrónico en archivo PDF o a través de Google Drive (dependiendo del tamaño del archivo). Al archivo se le asignara un código de acceso de 10 dígitos, conteniendo al menos un carácter especial, una letra mayúscula y un número. La contraseña será compartida vía telefónica, correo electrónico o en persona al Jefe de OFINVAA.

3.9 Revisar el proyecto de informe final: El Jefe de OFINVAA revisara el proyecto de informe final dentro de los siguientes 15 días luego de haberlo recibido por parte del Investigador Encargado, enviándolo de nuevo por correo



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE A	
	PÁGINAS:	218 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

electrónico al Investigador Encargado junto con el Formato AAC-OFINVAA-F009 para ser remitido a los Estados para los comentarios correspondientes.
Nota. El archivo con el proyecto de informe final deberá mantener la contraseña programada inicialmente por el Investigador Encargado.

Consulta del proyecto de informe a los Estados que participaron en la investigación (30 días)

3.10 Consultar a los Estados que participaron en la investigación: Dentro de dos (2) días luego del visto bueno por parte del Jefe de OFINVAA, el Investigador Encargado, adjuntara el proyecto de informe final al Formato AAC-OFINVAA-009 y lo enviara vía correo electrónico a los Estados correspondientes para sus comentarios, solicitando su respuesta dentro de un plazo máximo de 30 días.
Nota 1. OFINVAA ampliara el periodo de consulta a 60 días si el Estado al que invita a formular comentarios le notifica la necesidad de disponer de más tiempo.
Nota 2. Al archivo que contiene el proyecto de informe final se le asignará un nuevo código de 10 dígitos, conteniendo al menos un carácter especial, una letra mayúscula y un número. La contraseña será compartida vía telefónica o por otro medio a los Estados.

Nota 3. De acuerdo con el Anexo 13: Capítulo 6, Informe final consultas:
4.3 El Estado que lleva a cabo la investigación enviara una copia del proyecto de informe final a los Estados siguientes invitándoles a que, lo antes posible formulen sus comentarios relevantes y fundamentos sobre el informe:

- Estado que instituyo la investigación;
- Estado de matrícula;
- Estado de explotador;
- Estado de diseño; y
- Todo Estado que participo en la investigación, de acuerdo al Capítulo 5.

Nota 4. El Investigador Encargado, enviara por intermedio del Estado del explotador al explotador y por intermedio del Estado de diseño y/o de fabricación, copia del proyecto de informe final a las entidades responsables por el diño tipo y montaje final para que emitan comentarios al proyecto de informe final.
Nota 5. De no recibirse comentarios al proyecto de informe final dentro de los 30 días, el proyecto de informe final se tomará como informe final y se deberá proceder al paso 3.16 para su envió a los Estados y su publicación.

Copia del proyecto de informe final al operador y organizaciones



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE A	
	PÁGINAS:	219 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

3.11 Asegurar que el operador y las organizaciones responsables por el diseño de tipo y ensamblaje final reciban una copia del proyecto de informe final para comentarios:

El Investigador Encargado contactara por correo electrónico (alternativo por teléfono) a cualquiera de los Estados, ya sea del operador, de fabricación y de diseño que no acusen de recibo el proyecto final, para asegurar que el proyecto de informe ha sido recibido y que haya sido enviada una copia al operador y las organizaciones responsables por el diseño tipo y el ensamblaje final para sus comentarios, dentro de cinco (5) días siguientes luego de haber enviado el proyecto de informe final a los Estados.

Nota 1. Si el Investigador Encargado no logra contactar o confirmar con el Estado, inmediatamente enviara una copia del proyecto de informe final vía correo electrónico directamente a las organizaciones correspondientes, con copia a los Estados relacionados.

Nota 2. El mismo formato AAC-OFINVAA-F009 será utilizado para enviar el proyecto de informe final a las organizaciones.

Enmienda del proyecto de informe con los comentarios recibidos

3.12 Procesar los comentarios recibidos por parte de los Estados y Organización:

Si se reciben comentarios dentro de los 30días a partir de la fecha de envió del proyecto de informe final, el Investigador Encargado evaluara dichos comentarios, para incorporarla esencia de los mismos, o bien, si lo desea el Estado que formulo los comentarios, reproducirlos en un anexo a dicho informe dentro de los siguientes cinco (5) días luego de haberlos recibido, en coordinación con los miembros del equipo (si aplica).

Nota 1. El Formato AAC-OFINVAA-F020 – Evaluación de comentarios al proyecto de informe final, se utilizará para registrar la evaluación de cada comentario recibido.

Nota 2. El Investigador Encargado podrá solicitar al Jefe de OFINVAA (cuando el IIC no sea el Jefe de OFINVAA) más tiempo que los cinco (5) días establecidos en este paso, considerando la complejidad de las investigaciones o cuando se hayan recibido una gran cantidad de comentarios.

3.13 Enmendar el informe final: El Investigador Encargado enmendara el informe final dentro de los siguientes 30 días luego de haber procesado los comentarios, incorporando el texto actualizado proveniente de los comentarios aceptados por Panamá y adjuntando los comentarios restantes al informe final.

3.14 Enviar el informe final al Jefe de OFINVAA para visto bueno: El Investigador Encargado compartirá vía correo electrónico la propuesta de Informe Final junto con el Formato AAC-OFINVAA-021 – Carta de Envío del



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE A	
	PÁGINAS:	220 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

informe final, al Jefe de OFINVAA para revisión y visto bueno dentro de un (1) día hábil luego de haber enmendado el informe final.

Nota 1. Al archivo que contiene la propuesta de informe final se le asignara un código diferente a las anteriores de 10 dígitos, conteniendo al menos un carácter especial, una letra mayúscula y un número. La contraseña será compartida vía telefónica o por otro medio al Jefe de OFINVAA.

3.15 Revisar y dar visto bueno al informe final: El Jefe de OFINVAA revisara el informe final enmendando dentro de los siguientes 15 días luego de haberlo recibido por parte del Investigador Encargado, dando visto bueno y enviándolo de nuevo por correo electrónico al Investigador Encargado, junto con el Formato AAC-OFINVAA-F021.

Nota. Si existe la necesidad de realizar algún cambio en el informe final, el Jefe de OFINVAA coordinara directamente con el Investigador Encargado, respetando el plazo dado.

Envío del informe final a los Estado y a OACI

3.16 Enviar el informe final a los Estados correspondientes y a la OACI: Dentro del siguiente día posterior a recibir el informe final con visto bueno por parte del Jefe de OFINVAA, el investigador encargado enviara el informe final a todos los Estados involucrados y a la OACI, si aplica, vía correo electrónico, utilizando el Formato AAC-OFINVAA-F021.

Nota 1. Las direcciones de las autoridades de investigación de accidentes de los Estados se tomara del sitio web de OACI: <https://www2023.icao.int/safety/aia/Pages/default.aspx>

Nota 2. De acuerdo al Anexo 13:
Capítulo 6: Informe final

Estados que reciben la información

4.4 El Estado que realice la investigación enviara, sin pérdida de tiempo, el informe final de la investigación:

- Al Estado que instituyo la investigación;
- Al Estado de matrícula;
- Al Estado del explotador;
- Al Estado de diseño;
- Al Estado de fabricación;
- A todo Estado que haya participado en la investigación;
- A todo Estado de cuyos nacionales hayan perecido o sufrido lesiones graves; y
- A todo Estado que haya facilitado información pertinente,



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE A	
	PÁGINAS:	221 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

instalaciones y servicios de importancia o expertos.

Difusión internacional del informe final

6.7 Cuando el Estado que ha realizado la investigación sobre un accidente o un incidente sufrido por una aeronave de una masa máxima de más de 5 700 kg ha hecho público un informe final, dicho Estado enviara a la Organización de Aviación Civil Internacional un ejemplar del informe final.

Nota 3. Cuando se hayan nombrado Representantes Acreditados por parte de los Estados, se utilizarán sus direcciones de correos electrónicos para enviar la carta y el informe final, además de enviarlo al correo electrónico de la autoridad correspondiente (AAC-AIA).

3.17 Publicar el informe final: El Investigador Encargado publicara dicho informe utilizando el usuario asignado por la Dirección de Tecnología de información, en el portal <https://portal.aeronautica.gob.pa/UPIA/> en la viñeta de Gestión de Informes, el mismo día que se envié el informe final a los Estados.

Nota. El Investigador Encargado debe cerciorarse que el informe final fue ingresado con éxito y que se encuentra visible en la página web www.aeronautica.gob.pa sección de Accidentes Aéreos OFINVAA.

3.18 Preparar y enviar el Informe ADREP: El Investigador Encargado preparará el Informe de Datos ADREP en formato e5f con ECCAIRS o formato PDF y lo enviará a OACI a la dirección de correo electrónico ADREP@icao.int dentro de los siguientes 5 días luego de haber publicado el informe final y de acuerdo con los siguientes criterios:

- Informe de Datos de Accidentes ADREP: Para accidentes de aeronaves de más de 2 250 kg.
- Informe de Datos de Incidentes ADREP: Para incidentes de aeronaves de más de 5 700 kg.

Nota: OFINVAA podrá suministrar a un Estado, previa solicitud, información pertinente adicional a la disponible en el informe de datos sobre accidentes/incidentes de aviación.

3.19 Cerrar el proceso de investigación: El Investigador Encargado almacenara y asegurara toda la documentación relevante recopilada durante el curso de la investigación, actualizara las bases de datos de OFINVAA.

- El expediente físico se almacenará en el archivero de las investigaciones.
- El file digital se almacenarán en un disco duro externo, en una semana después de haber publicado el informe final. El disco duro se mantendrá en posesión del Jefe de OFINVAA.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE A	
	PÁGINAS:	222 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

PROC024

MEDIDAS PARA NO DIVULGAR EL PROYECTO DE INFORME FINAL

1. OBJETIVO

En cumplimiento de la **Norma 6.2 del Anexo 13**, la Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos (OFINVAA) no circulara, publicara ni permitirá el acceso a un proyecto de informe final ni parte del mismo, ni documento alguno obtenido durante la investigación de un accidente o incidente, sin el consentimiento expreso del Estado que realizo la investigación, a menos que este último Estado ya haya difundido o hecho público tales informes o documentos. Junto a esto, Panamá por medio de OFINVAA como Estado que emite o recibe un proyecto de informe final, tomará medidas para asegurarse de que no sea divulgado al público, en cumplimiento de la **Norma 5.12.6 del Anexo 13**.

2. RESPONSABLES

- El Jefe de OFINVAA
- Investigador Encargado
- Representante Acreditado

3. PROCEDIMIENTO

3.1 Cuando Panamá por medio de OFINVAA emita un proyecto de informe final. Tomará las medidas que están incluidas en el “Procedimiento para completar y publicar el informe final, declaración provisional y el informe de datos ADREP de la investigación.

3.2 Todo participante en una investigación como política de OFINVAA deberá firmar el acuerdo de confidencialidad donde establecen medidas para que no se divulgue la información durante el proceso de investigación, hasta que el informe de la investigación no se dé a conocer el público.

3.3 Cuando OFINVAA recibe un proyecto de informe final de parte de otro Estado: El Representante Acreditado o el Jefe de OFINVAA, aplicara las siguientes medidas cuando reciba un proyecto de informe final del Estado que conduce la investigación.

Al recibir el Proyecto de Informe

3.4 Verificar si el archivo viene con una clave establecida, de no ser así, proceder a configurar una clave sólida, contenido como mínimo 10 dígitos, un carácter especial, una mayúscula y un número.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE A	
	PÁGINAS:	223 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

- 3.5** Escriba la clave en un pedazo de papel y guárdelo en el expediente de la investigación.
- 3.6** Si el expediente se imprime para hacer comentarios, mantenerlo resguardado en un gabinete o gaveta con llave.

Al compartir con participantes de la AAC y el Operador

3.7 Al compartir el proyecto de informe con participantes de AAC (Asesores o expertos) y el operador involucrado, establezca el siguiente código en el pie de página del informe según su destinatario:

Destinatario	Código
AAC Panamá	PIF-AAC-01-fecha de envió
Operador	PIF-OPER-01-fecha de envió

Nota. Si existe la necesidad de enviarse a diferentes destinatarios por individual, el código 01 debe cambiar, y la fecha en dependencia del día, por ejemplo: PIF-AAC-01-020325, PIF-AAC-002-030325.

Envíe el proyecto de informe final a participantes de AAC (Asesores o expertos) si aplica y al operador por correo, especificando:

El requerimiento del Anexo 13 de 30 días para hacer comentarios y enviarlos al Estado que conduce la investigación.

La fecha específica en que el proyecto de informe debe ser devuelto a OFINVAA, por parte de participantes de AAC (Asesores o expertos) y el operador, preferiblemente en el día 20 luego de haber recibido el informe.

La necesidad de que el proyecto de informe final sea devuelto manteniendo la clave asignada.

Al enviar el proyecto de informe por correo, la clave puede ser enviada por otro medio.

Una vez recibidos los comentarios por parte de los participantes de AAC (Asesores o expertos) y el operador, consolide los comentarios y envíelos a través de correo electrónico al Estado que realiza la investigación, dentro de los 29 días posteriores a la recepción de la carta de envió del Estado y antes



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE A	
	PÁGINAS:	224 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

del plazo de 30 días, manteniendo la clave que le fue asignada originalmente por el Estado al archivo.

Nota. El plazo de los 20 días para esperar los comentarios por parte de la AAC y el operador, no impide que OFINVAA consulte a ambas organizaciones sobre el avance de dichos comentarios.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE A	
	PÁGINAS:	225 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

PROC025
RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL

1. OBJETIVO

El objetivo de este procedimiento es garantizar que las Recomendaciones de Seguridad Operacional del Informe Final o durante cualquier etapa de la investigación, sean implementadas y darle seguimiento para vigilar el progreso de las medidas tomadas en respuesta a dichas recomendaciones.
Establecer Guías para el desarrollo y emisión de recomendaciones de seguridad operacional.

2. RESPONSABLES

- Jefe de OFINVAA,
- Investigador a Cargo
- Representante Acreditado

3. PROCEDIMIENTO

3.1 EMISIÓN DE RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL

Guías

1. ¿Cuándo emitir una Recomendación de Seguridad?

Las Recomendaciones de Seguridad Operacional se emitirán en las siguientes situaciones:

- 1.1 En cualquier etapa de la investigación, siempre que se considere que existe un riesgo inmediato para el desarrollo de las operaciones aéreas y una necesidad urgente de comunicación formal inmediata con el destinatario de la acción responsable del asunto.
- 1.2 Con el informe final de una investigación en situaciones en las que no sea necesaria una acción inmediata o en las que la deficiencia no este claramente definida y justificada hasta la fase del informe final.
- 1.3 Como resultado de estudios de Seguridad Operacional.

El propósito que persiguen las recomendaciones de seguridad operacional es prevenir los accidentes o incidentes y atenuar sus consecuencias. Su objetivo no es ningún caso crear una presunción de culpa o responsabilidad por un accidente o incidente. Para tal fin se deberá proceder según lo indicado a continuación:

a) Al término de la investigación o en cualquiera de sus fases, el IIC podrá emitir recomendaciones sobre seguridad operacional a:



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE A	
	PÁGINAS:	226 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

- La AAC de Panamá,
- Operadores / Explotadores,
- Fabricantes
- Autoridades Aeronáuticas de otros Estados, y
- A la OACI, cuando entran en juego documentos de esta organización.

b) Las recomendaciones de seguridad operacional describirán claramente los problemas de seguridad y proporcionarán justificativos para las medidas de seguridad recomendadas

2. ¿Cómo identificar la necesidad de una Recomendación de Seguridad Operacional?

Puede formularse una Recomendación de Seguridad si el análisis de la información de la investigación determina la existencia de uno o varios factores subyacentes de alto riesgo para los que las defensas son menos que adecuadas.

3. Desarrollo de una Recomendación de Seguridad Operacional

Al desarrollar una Recomendación de Seguridad Operacional, el Investigador Encargado utilizara la siguiente estructura y contenido:

3. Contexto del suceso,

- 1.1 En esta sección de contexto, haga un resumen del suceso, incluyendo la fecha, el tipo de la aeronave y el lugar del suceso. Trate de describir lo que ocurrió y no por qué ocurrió.
- 1.2 Incluya el evento significativo de seguridad operacional asociado al problema de seguridad.

Nota. Un evento significativo de seguridad forma parte de la cadena de sucesos relacionados con el suceso, pero que contiene un factor subyacente que contribuyó al suceso o lo facilitó.

Declaración de la deficiencia de seguridad operacional incluya el factor subyacente del evento significativo de seguridad operacional y las deficiencias de las defensas existentes.

Nota. Una deficiencia de seguridad es un factor subyacente con riesgos para los que las defensas son menos que adecuadas.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE A	
	PÁGINAS:	227 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

4. Medidas de seguridad operacional recomendadas

Incluya la acción de seguridad recomendada (opciones de control de riesgos), incluidas las expectativas de rendimiento. Anexos, si procede.

Incluya anexos que puedan ayudar a respaldar las recomendaciones de seguridad operacional.

5. Envío de la recomendación de seguridad operacional

Para identificar a los destinatarios de la Recomendación de Seguridad Operacional, tenga en cuenta que estos suelen ser quienes tienen la responsabilidad y autoridad para tomar acciones sobre estas recomendaciones y generar el impacto requerido con la implementación, mitigando así los riesgos.

Para enviar las Recomendaciones de Seguridad Operacional a los destinatarios, el Investigador Encargado aplicara los siguientes pasos del procedimiento para registrar las respuestas a las Recomendaciones de Seguridad que Panamá ha emitido:

- Prepara el borrador de la carta de envío para remitir la recomendación.
- Aprobar el borrador de carta de envío.
- Enviar la recomendación.

Nota 1. De acuerdo con la Norma 6.9 del Anexo 13, Artículo 72 del RACP, el Investigador Encargado dirigirá las recomendaciones de seguridad operacional a la OACI, cuando se trate de documentos de la OACI.

Nota 2. Cuando los Informes Finales de las investigaciones realizadas por OFINVAA, contengan recomendaciones de seguridad dirigidas a la OACI, por estar implicados documentos de la OACI, el Investigador Encargado acompañara dichos informes de una carta en la que indique la medida concreta propuesta.

Nota 3. Según la Norma 8.3 del Anexo 13, Artículo 87 RACP, si OFINVAA dirige recomendaciones de seguridad operacional a una organización de otro Estado, también se transmitirán a la autoridad de investigación de accidentes de ese Estado.

Nota 4. Pueden enviarse copias de la Recomendación de Seguridad Operacional a: Departamentos gubernamentales involucrados, Estados involucrados y autoridades de investigación de accidentes, partes interesadas involucradas, (compañía aérea, organización de mantenimiento, fabricante, proveedor de servicios de tránsito aéreo y operador aeroportuario), otros que puedan



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE A	
	PÁGINAS:	228 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

beneficiarse de las lecciones aprendidas y la sección de investigación de accidentes de la OACI cuando se emita una SRGC.

Nota 5. Según la Norma 6.9.1, artículo 72A del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) cuando Panamá emita una recomendación de seguridad operacional de interés mundial (SRGC), OFINVAA, informara a la OACI de la emisión de dicha recomendación y de sus respuestas en una carta de envío fechada, incluso cuando la SRGC no esté dirigida a la OACI.

1.2 Envío de recomendaciones de Seguridad Operacional y registro de respuestas a Recomendaciones de Seguridad Operacional

Procedimiento para seguimiento y registro de las respuestas de recomendaciones sobre seguridad operacional que OFINVAA ha formulado.

El Estado de Panamá, como Estado que emite recomendaciones de seguridad operacional, tiene el deber de registrar las respuestas a estas recomendaciones de seguridad. Este procedimiento establece los pasos a seguir por OFINVAA, para realizar el registro, en cumplimiento de la Norma 6.11 del Anexo 13, Artículo 74 del RACP.

Nota. Ya que referidas recomendaciones también son emitidas a partir de estudios de seguridad operacional, las tareas asignadas al Investigador Encargado para este procedimiento podrán ser realizadas por el Jefe de OFINVAA o por un investigador que designe.

6. Preparar un borrador de carta para el envío de la recomendación: El Investigador Encargado prepara, dentro de los dos (2) días hábiles posteriores a la aprobación de la recomendación, un borrador de carta para el envío de dicha recomendación, utilizando el formato AAC-OFINVAA-F026 – Envío de Recomendaciones de Seguridad Operacional (Emitidas) y enviarla al Jefe de OFINVAA por correo electrónico para su visto bueno.

Nota 1. Si se emite más de una recomendación para un mismo destinatario, todas ellas serán entregadas a través de la misma carta de envío.

Nota 2. La carta debe enfatizar el plazo de 90 días para que el Estado proporcione una retroalimentación a la Oficina de Investigación de Accidentes (OFINVAA).

7. Visto bueno al borrador de la carta de envío: El jefe de OFINVAA dará el visto bueno o hará comentarios al borrador de la carta de envío (AAC-OFINVAA-F026) dentro e laos dos (2) días posteriores a la recepción de la misma, enviándola de vuelta al Investigador Encargado por Correo electrónico.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE A	
	PÁGINAS:	229 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

Nota. Si el Jefe de OFINVAA hace cambios al borrador de la carta, coordinara directamente los cambios con el Investigador Encargado dentro del mismo día.

8. Enviar la Recomendación de Seguridad Operacional: El Investigador Encargado enviara por correo electrónico (con copia al Jefe de OFINVAA) la recomendación (AAC-OFINVAA-F026) al destinatario correspondiente dentro de un (1) día hábil después de la aprobación de la carta.

9. Registrar la recomendación: En el archivo (Excel) DE Control e Recomendaciones de Seguridad Operacional emitidas, El investigador Encargado registrara la recomendación en el formulario (AAC-OFINVAA-002) Control de recomendaciones de seguridad operacional emitidas, dentro de los dos (2) días hábiles siguientes al envío de la carta a los destinatarios.

Nota 1. Este registro se lleva a través de un archivo de Excel bajo el nombre “Control de recomendaciones de seguridad operacional emitidas”, que se encuentra en la red, a través de la carpeta compartida identificada “OFINVAA”, ver figura 2 de este procedimiento.

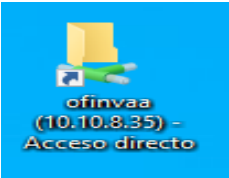


Figura No. 2 – Carpeta compartida de OFINVAA

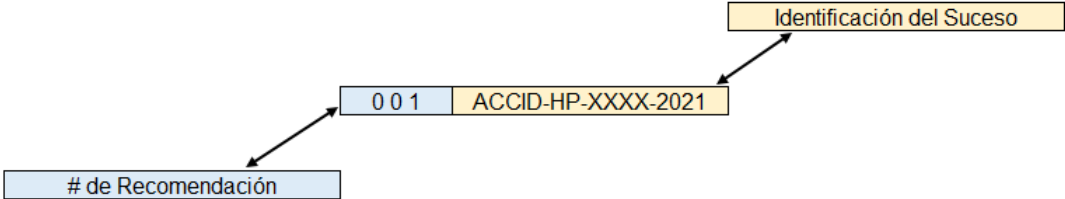
Nota 2. Para el seguimiento las hojas de Excel alertarán automáticamente a través de cambios de colores en la celda que indica la fecha límite de respuesta de cada recomendación. Por ejemplo, la celda cambiará a color amarillo cuando falten 10 días para la fecha límite y se tornará rojo cuando se haya vencido el plazo.

Nota 3. Al recibir la alerta amarilla o cuando se culmine el plazo establecido para la respuesta de una recomendación, el Investigador Encargado (IIC), notificara por correo al Jefe de OFINVAA ara que este redacte y envíe la nota reiteraría.

Nota 4. Cada recomendación será identificada con un número secuencial de la recomendación más la identificación del suceso, por ejemplo:



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE A	
	PÁGINAS:	230 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026



10. Evaluación de la retroalimentación recibida del destinatario: El Investigador Encargado evaluara la retroalimentación proporcionada por el destinatario al que se emitió la recomendación, dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la recepción de la retroalimentación, informando a los miembros del equipo (cuando corresponda) por correo electrónico.

Nota 1. El Investigador Encargado podrá solicitar el apoyo de otros investigadores (cuando corresponda) y/o expertos para la evaluación.

Nota 2. Si como resultado de la evaluación existe mayor intercambio de correspondencia con el otro Estado, será necesario incluirla y registrarla en el formato de Control de Respuestas a las Recomendaciones de Seguridad emitidas.

Nota 3. Cuando la evaluación de la retroalimentación identifique la necesidad de cambiar la recomendación, el Investigador Encargado tomara las acciones necesarias para coordinar los cambios con el objetivo de eliminar / mitigar cualquier riesgo, efectuando el registro correspondiente en la plantilla de Control de respuestas a las Recomendaciones de Seguridad emitidas. Se aplicarán las siguientes acciones para respaldar la evaluación y la respuesta cuando el destinatario proporcione los siguientes comentarios:

a) De acuerdo: Si el destinatario está de acuerdo con la recomendación. Analizar las acciones a realizar y los plazos, si la acción y los tiempos no son los adecuados contactar al destinatario para verificar si entiende la recomendación y si mejorara las acciones y el tiempo.

Si las acciones y los plazos están bien, siga normalmente los pasos 6 y 7.

b) Parcialmente de acuerdo: Si el destinatario está parcialmente de acuerdo.

Contacte al destinatario para identificar porque está parcialmente de acuerdo con la recomendación y trate de comprender las acciones propuestas por el destinatario.

Explique la recomendación emitida para comprobar la posibilidad de mejorar sus acciones propuestas y concordar con la recomendación



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE A	
	PÁGINAS:	231 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

- c) En desacuerdo:** Si el destinatario no está de acuerdo con la recomendación. Contacte al destinatario para comprender por qué no está de acuerdo con la recomendación. Comunique amablemente que no hubo comentario de su parte en el Informe Final cuando se presentó (cuando se hayan emitido las recomendaciones en el informe final) Evalúe la posibilidad de volver a emitir las recomendaciones y/o brindar una mejor información y/o claridad. Si el destinatario no va a realizar más acciones, vaya al paso 6.
- d) No responde:** Si no hay respuesta del destinatario.

Solicitar formalmente al destinatario un informe del estatus de la acción a la que se le hizo la recomendación de seguridad.

Si se tiene una respuesta positiva y existen acciones a tomar, continua al paso 6 y 7.

Si aun solicitando formalmente no se tiene respuesta, vaya al paso 6.

11. Registrar la retroalimentación en un archivo de Control de Respuestas a las Recomendaciones de Seguridad emitidas: El investigador Encargado registrara la retroalimentación y el resultado de la evaluación correspondiente en el formulario (AAC-OFINVAA-003) (Control de Respuestas de Recomendaciones de Seguridad Operacional que han sido emitidas por el Estado de Panamá) dentro de los cinco (5) días hábiles después de la conclusión de la evaluación.

Nota. También se registrará cualquier correspondencia con el Estado que resulte de la evaluación.

12. Seguimiento a la implementación: El Investigador Encargado monitoreara el estatus de implementación de la recomendación, tomando las acciones necesarias cuando se identifique algún retraso o dificultad, dentro de la siguiente semana posterior a cumplirse cada hito relacionado con la implementación de la recomendación, registrándolo en el formulario (AAC-OFINVAA-002) (Control de Respuestas de Recomendaciones de Seguridad Operacional que han sido emitidas por el Estado de Panamá).

Nota. El Investigador Encargado puede utilizar herramientas como calendarios de Google, Outlook Calendar u otra herramienta como recordatorio para el seguimiento.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE A	
	PÁGINAS:	232 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

Publicación de las recomendaciones de seguridad operacional en la página web.

El Investigador Encargado (IIC), se deberá ingresar a la página web de la Autoridad Aeronáutica Civil dichas recomendaciones de seguridad operacional, para que las mismas sean publicadas en un plazo de dos (2) días hábiles, mediante el portal <https://portal.aeronautica.gob.pa/UPIA/recomendaciones.php>

El Investigador Encargado (IIC), deberá revisar el portal para asegurar su publicación y que los campos fueron ingresados correctamente.

Nota. Nada de lo expuesto en este procedimiento está destinado a impedir que OFINVAA consulte a los Estados que participan en la investigación sobre su proyecto de recomendaciones en materia de seguridad operacional, solicitando sus comentarios sobre la pertinencia y eficacia de dichas recomendaciones.

1.3 Tratamiento de las Recomendaciones de Seguridad Operacional Recibidas por otros Estados

Procedimiento para monitorear el progreso de cualquier acción tomada en respuesta a las recomendaciones de seguridad operacional, y para asegurar que el Estado de Panamá informe al Estado proponente dentro de los 90 días de la acción preventiva tomada o bajo consideración o las razones por las cuales no se tomará en cuenta ninguna acción.

OFINVAA, garantiza el seguimiento de las recomendaciones de seguridad operacional emitidas por otros Estados para ser cumplidas por organizaciones en la República de Panamá.

Introducción

El Estado de Panamá, como Estado que recibe recomendaciones de seguridad operacional de otros Estados, tiene el deber de comunicar en un plazo de 90 días, a partir de la fecha de recepción de la carta de envío de estas recomendaciones, las medidas preventivas que se han tomado o se proyectan a tomar para su cumplimiento o las razones por las cuales no se ha adoptado ninguna medida. Así mismo, tiene el deber de monitorear el progreso de las acciones tomadas en respuesta estas recomendaciones de seguridad operacional.

Este procedimiento establece los pasos a seguir por parte de OFINVAA en coordinación con los Jefes de Departamento de la AAC, para cumplir con esta



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE A	
	PÁGINAS:	233 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

comunicación y seguimiento, en cumplimiento de las Normas 6.10 y 6.12 del Anexo 13, artículos 73 y 75 del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP).

Nota. Para fines de este procedimiento, cuando no se haya nombrado un Representante Acreditado, las tareas asignadas al Representante Acreditado van a ser ejecutadas por el Jefe de OFINVAA.

Procedimiento

1. **Crear un registro de Monitoreo de las medidas tomadas sobre las recomendaciones de seguridad operacional recibidas de otros Estados:** El Representante Acreditado o el Jefe de OFINVAA, registrara la información relativa a la(s) recomendación(es) recibida(s) de otros Estados de la ocurrencia relacionada, dentro de los dos (2) días hábiles siguientes a su recepción, en el formato AAC-OFINVAA-F027 – Recomendaciones de Seguridad Operacional recibidas por otro Estado.
2. **Envío de la carta con las recomendaciones:** El Representante Acreditado prepara y enviara por correo electrónico al Jefe de OFINVAA, dentro de un (1) día hábil después de crear el registro en el paso 1, envió con recomendaciones emitidas por otro Estado, adjuntando el formato AAC-OFINVAA-F027 – Recomendaciones de Seguridad Operacional recibidas por otro Estado, a los destinatarios con copia a los Jefes de Departamentos involucrados en las recomendaciones de seguridad operacional recibidas para que estos tomen acción y facilitar la formulaciones la respuesta al Estado.
- Nota 1.** A depender del contenido de las recomendaciones recibidas se pondrá en copia al departamento pertinente de la AAC.
- Nota 2.** La carta deberá contener la réplica de la norma 6.10 del Anexo 13, Artículo 73 del RACP y deberá establecer como fecha límite para recibir la respuesta de los Departamentos de la AAC la fecha correspondiente al día 75 de haber recibido la solicitud por parte del Estado emisor (dependiendo de la complejidad de la recomendación).
3. **Actualización del registro de Monitoreo de las medidas tomadas sobre las Recomendaciones de Seguridad recibidas por otros Estados:** El Representante Acreditado actualizara el formato AAC-OFINVAA-F027, dentro de un (1) día hábil posterior a la emisión de la carta, con la información relativa a la carta emitida.
4. **Verificación de la respuesta:** El Representante Acreditado se comunicará,



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE A	
	PÁGINAS:	234 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

a más tardar 25 días antes de la fecha límite establecida para la respuesta, con el destinatario de la(s) recomendación(es), preferentemente por teléfono (alternativas, correo electrónico o personalmente) para realizar un recordatorio de la fecha establecida para él envió de las respuestas y su contenido.

Nota 1. Para el seguimiento de las hojas de Excel, alertaran automáticamente a través de cambios de colores en la celda que indica la fecha límite de respuesta de cada recomendación. Por ejemplo, la celda cambiara a color amarillo cuando faltes 25 días para la fecha límite y se tornara rojo cuando se haya vencido el plazo.

Nota 2. El representante Acreditado podrá valer de ayudas para calendarizar los plazos establecidos (Outlook calendar, celular, etc.)

5. Recepción de la respuesta: Al recibir la respuesta de los departamentos de la AAC involucrados, el Representante Acreditado preparara el borrador de la carta de envió utilizando el formato AAC-OFINVAA-F028 – Envío al país emisor de las Recomendaciones de Seguridad Operacional, y la remitirá al Jefe de OFINVAA, para obtener el visto bueno por medio de un correo electrónico, dentro de un (1) día hábil después de la recepción.

Nota. Si el destinatario no proporciona la información en tiempo y forma, el contenido de la carta será determinado por el Representante Acreditado (según el paso 5), de lo contrario, la carta contendrá la información proporcionada por el destinatario.

6. Aprobación del borrador de la carta de envió: El Jefe de OFINVAA aprobará y/o hará observaciones al borrador de la carta de envió AAC-OFINVAA-F028, dentro de un (1) día después de recibir la carta y la enviará de regreso al Representante Acreditado por medio de un correo electrónico.

Nota. Si el Jefe de OFINVAA, hace cambios al borrador de la carta, coordinara directamente los cambios con el Representante Acreditado dentro del mismo día.

Envío de la carta al Estado emisor: El Representante Acreditado remitirá la carta de envió por correo electrónico al Estado Emisor de las recomendaciones, con copia al Jefe de OFINVAA y a Jefes de los Departamentos de la AAC involucrados, dentro de un (1) día hábil después de la aprobación del borrador de la carta y hasta 89 días después de la recepción de la recomendación.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE A	
	PÁGINAS:	235 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

PROC026
PERSONAL DE NUEVO INGRESO A OFINVAA

1. OBJETIVO

Establecer el procedimiento que debe realizar la Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos de la República de Panamá (OFINVAA) para la asignación del personal de nuevo ingreso a OFINVAA.

2. RESPONSABLES

Asistente administrativo
Jefe de OFINVAA

3. PROCEDIMIENTO

#	Actividad/Tarea	Responsable	Doc./Herramienta de Salida	Frecuencia/Plazo de ejecución
1	Solicitud de equipo tecnológico para nuevo personal a la Dirección de Tecnología de Información.	El jefe de OFINVAA	Memorándum de solicitud, vía transdoc /Correo electrónico	Una vez sea notificado de la contratación o traslado del nuevo personal.
2	Inducción de solicitud de credenciales al personal nuevo y llenado de los formularios: a. Carnet de la Autoridad Aeronáutica Civil de Panamá. b. Credencial Nacional. c. Credencial OFINVAA.	El jefe de OFINVAA	N/A	Primer día de ingreso del personal
3	Realizar memorándum de solicitud de credencia nacional y credencial OFINVAA del nuevo personal a la Dirección de Seguridad de la Aviación Civil	El jefe de OFINVAA	Memorándum de solicitud, vía transdoc.	Primer día de ingreso del personal
4	Solicitar documentación para armado de expediente: 1. Hoja de vida 2. Copia de cédula 3. Copia de pasaporte 4. Copia de las credenciales de la AAC 5. Copia de licencia de conducir 6. Copia de licencias aeronáuticas 7. Copia de certificados o diplomas académicos formales e informales (Universitarios, cursos o seminarios) 8. Otros documentos	El jefe de OFINVAA	Expediente del personal	Dentro de los cinco (05) primeros días de su ingreso a OFINVAA
5	Inducción de la descripción del puesto al nuevo personal Inducción de las leyes de la Autoridad Aeronáutica Civil de Panamá, libros del RACP, documentos de referencia OACI y manuales de la Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos. Inducción del control de procesos administrativos	El jefe de OFINVAA	N/A	El tercer día del ingreso del personal. (duración: 5 días laborables)



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS		APÉNDICE A		
		PÁGINAS:	236 DE 334	
		REVISIÓN:	02	
		FECHA:	29-abril-2026	
6	Capacitación informal ECCAIRS Capacitación de registro de accidentes e incidentes en página web de la Autoridad Aeronáutica Civil de Panamá.	El jefe de OFINVAA	N/A	Una vez culminada la tarea N° 5



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE A	
	PÁGINAS:	237 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

PROC027

REGISTRO DE INSTRUCCIÓN DEL PERSONAL DE OFINVAA

1. OBJETIVO

El objetivo de este manual es establecer los lineamientos necesarios para proporcionar instrucción inicial y continua, de conformidad con las normas internacionales y las mejores prácticas de la industria, con el objetivo de que el personal de Investigación de Accidentes alcance el perfil, la experiencia y las habilidades necesarias para ejercer sus funciones eficientemente.

2. RESPONSABLES

Asistente administrativo
Jefe de OFINVAA

3. PROCEDIMIENTO

#	Actividad/Tarea	Responsable	Doc./Herramienta de Salida	Frecuencia/Plazo de ejecución
1	Adicionar a todo el personal de la OFINVAA con los siguientes datos en la tabla de registro de instrucción: 1. Número de empleado 2. Nombre del personal completo 3. Cédula 4. Cargo 5. Fecha de ingreso 6. Área 7. Cursos iniciales 8. Fecha de cursos iniciales	El jefe de OFINVAA	Tabla de registro de instrucción	Durante la primera semana de ingreso del personal
2	Armar expediente físico siguiendo los lineamientos contenidos en el presente Manual Capítulo 2, 2.9.3	El jefe de OFINVAA o designado	Expediente físico	Primeros 15 días calendario una vez ingresado el personal
3	Entregar copia del Certificado/ ficha de OJT obtenido de la instrucción al jefe de OFINVAA.	El Alumno	Certificado aprobado satisfactoriamente	3 días laborales después de recibir el certificado
4	Registrar la instrucción en el cuadro de Excel "Tabla de registro de instrucción" ubicado en la carpeta compartida OFINVAA (10.10.8.35) Se debe registrar: 1. Nombre del curso/capacitación 2. Fecha del curso/capacitación 3. De ser un curso/capacitación que requiera recurrencia colocar la cantidad de meses que requiere	El jefe de OFINVAA o personal designado	Tabla de registro de instrucción	3 días laborales luego que el alumno entregue el certificado obtenido



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS		APÉNDICE A		
		PÁGINAS:	238 DE 334	
		REVISIÓN:	02	
		FECHA:	29-abril-2026	
	recurrencia y la tabla de Excel mostrará la fecha de actualización y los días pendiente para el vencimiento.			
5	Adicionar certificados y documentos de la instrucción al expediente que le corresponde y que reposan en la Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos.	Personal de OFINVAA que recibe la instrucción	Expedientes del personal de OFINVAA	Inmediatamente se haya completado el paso #3



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE B	
	PÁGINAS:	239 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

APÉNDICE B

COMPENDIO DE FORMULARIOS

FORMULARIO	NOMBRE
AAC-OFINVAA-001	Notificación Inicial
AAC-OFINVAA-002	Control a las recomendaciones de seguridad operacional emitidas
AAC-OFINVAA-003	Control a las recomendaciones de seguridad operacional recibidas
AAC-OFINVAA-004	Control de Inventario de Instrumental de Trabajo
AAC-OFINVAA-005	Control del vehículo
AAC-OFINVAA-006	On the Job Training (OJT)
AAC-OFINVAA-007	Control para actualización de documentación técnica
AAC-OFINVAA-008	Control para emisión de credenciales
AAC-OFINVAA-009	Acuerdo y Declaración de confidencialidad y no conflicto de interés
AAC-OFINVAA-010	Liberación de la aeronave y/o restos
AAC-OFINVAA-011	Informe Preliminar de Campo
AAC-OFINVAA-012	Testimonio de un Testigo
AAC-OFINVAA-013	Informe de Hechos
AAC-OFINVAA-014	Recepción de notificaciones
AAC-OFINVAA-015	Memorándum de designación
AAC-OFINVAA-016	Delegación parcial o total
AAC-OFINVAA-017	Bitácora del vehículo
AAC-OFINVAA-018	Tarjeta de identificación del kit de trabajo



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE B	
	PÁGINAS:	240 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

AAC-OFINVAA-001

NOTIFICACIÓN INICIAL

 REPÚBLICA DE PANAMÁ AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) NOTIFICACIÓN INICIAL DE SUCESO (INITIAL NOTIFICATION OF OCCURENCES)								
DIRIGIDO A: (To:)				A IDENTIFICACIÓN DEL SUCESO: (Occurrence identification:)				☐ ACCID ☐ SINCID ☐ INCID
B DATOS DE LA AERONAVE	Fabricante (Manufacture)	Modelo (Model)	Número de Serie (Serial number)		Matricula (Registration mark)	Nacionalidad (Nationality)		
C DATOS DE LA EMPRESA	Explotador (Hirer)		Operador (Operator)			Propietario (Owner)		
D DATOS DE LA TRIPULACIÓN		PIC (Pilot in comand)	F/O (First officer)	F/A 1 (Flight attendant 1)	F/A 2 (Flight attendant 2)	F/A 3 (Flight attendant 3)	F/A 4 (Flight attendant 4)	
	Habilitaciones (qualifications)							
	Nacionalidad (nationality)							
E/F/G DATOS DEL SUCESO	Fecha (Date)		Hora (UTC) (Time UTC)		Último punto de salida (Last point of departure)		Destino previsto (Point of intended landing of the aircraft)	
	Lugar de ocurrencia (position of the aircraft)			Latitud (Latitude)		Longitud (Longitude)		
H PERSONAS INVOLUCRADAS	#	Tripulación (crew)		Pasajeros (passengers)		Otros (others)	Nacionalidad de Pasajeros (passangers nationality)	
	Total							
	Lesionados a bordo (injured aboard)							
	gravemente heridos (seriously injured-aboard)							
	muertos (killed)							
	Lesionados en tierra (injured on ground)							
1.1 DESCRIPCIÓN DEL SUCESO (description of the occurrence)								



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS			APÉNDICE B	
			PÁGINAS:	241 DE 334
			REVISIÓN:	02
			FECHA:	29-abril-2026

I.2	DAÑOS EN LA AERONAVE <i>(damage to the aircraft)</i>		
J	ALCANCE DE LA INVESTIGACIÓN O DELEGACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN <i>(Scope of investigation or delegation of investigation)</i>		
K	CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DEL ÁREA DEL SUCESO/Detallar si existe dificultades del terreno para acceder al sitio <i>(physical characteristics of the occurrence area, as well as an indication of access difficulties or special requirements to reach the site)</i>		
M	DESCRIPCIÓN DE MERCANCÍA PELIGROSA A BORDO (SI APLICA) <i>(presence and description of dangerous goods on board the aircraft / if apply.)</i>		
FECHA (dd-mm-yy) <i>(date)</i>	NOMBRE DEL INVESTIGADOR A CARGO <i>(Investigator-in-charge)</i>	FIRMA <i>(Signature)</i>	INFORMACIÓN DE CONTACTO <i>(contact)</i>
			ofinvaa@aeronautica.gob.pa móvil (507) 6252-3350 oficina (507) 524-4039; (507) 315-9849 (507) 315-9814
NOTAS: OFINVAA remitirá, a la brevedad posible, los datos no incluidos en esta notificación inicial, así como toda otra información pertinente de que se disponga (A13.4.4) <i>(notes)</i> (As soon as it is possible to do so, OFINVAA shall dispatch the details omitted from the notification as well as other known relevant information-A13-4.4-) De conformidad con las disposiciones del Anexo 13 del Convenio Internacional de Aviación Civil y al Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP Libro XXVI), se les invita a participar a todos aquellos Estados interesados en el proceso de investigación, representantes acreditados y expertos, así como a los Estados de fabricación y del operador. Si está interesado en participar o requiere información, por favor contáctenos por medio de los números telefónicos o correos electrónicos indicados en la parte superior literal “L”. (In accordance with the provisions of Annex 13 to the Convention on International Civil Aviation and the Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP Libro XXVI), welcomes the participation of States with an interest in the investigation and representation and the aircraft manufacturer and the aircraft operator. If you wish to participate or require further information, please contact this agency at the numbers given above.)			



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE B	
	PÁGINAS:	242 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

AAC-OFINVAA-002

CONTROL A LAS RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL
EMITIDAS

Tipo de Investigación	Fecha del suceso	Documento de referencia	Matrícula	Fabricante	Modelo
1	2	3	4	5	6

No. de control de la recomendación	Responsable	Fecha que fue enviada la recomendación	Área o Estado al que fue enviado	Recomendaciones	Días
7	8	9	10	11	12

Fecha de recomendación	Fecha límite	¿Cumplió? (Fecha de recepción)	Fecha de envío de nota reiterativa	Fecha de nuevo plazo para envío	Observaciones
13	14	15	16	17	18

1. Tipo de Investigación

Se coloca el tipo de investigación que se está realizando, entre estas tres categorías:

- Accidente;
- Incidente;
- Incidente grave.

2. Fecha del suceso

Fecha en que ocurrió el suceso. (mm/dd/aaaa)

3. Documento de referencia

Esta casilla se llena con los documentos de salida en los cuales se incluyen las recomendaciones, tales como:

- En cualquier fase de la investigación;
- Informe Preliminar;
- Informe Final;
- Resultados de estudio de Seguridad Operacional.

4. Matrícula

Matrícula de la aeronave involucrada en el suceso.

5. Fabricante

Nombre del fabricante de la aeronave.

6. Modelo

Modelo de la aeronave.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE B	
	PÁGINAS:	243 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

7. No. de control de la recomendación

Número de control que se le asignó a la recomendación de acuerdo al suceso.

8. Responsable

Persona responsable del seguimiento de las recomendaciones, tales como:

- Investigador encargado (IIC);
- Jefe de OFINVAA.

9. Fecha en que fue enviada la recomendación

Fecha en que se envió la recomendación.

10. Área o Estado al que fue enviado

Las recomendaciones de seguridad operacional pueden ser enviadas a otras áreas dentro de la Autoridad Aeronáutica Civil de Panamá o a los Estados involucrados en el suceso.

11. Recomendaciones

Recomendación de Seguridad Operacional emitida.

12. Días

Con cuantos días cuenta el receptor de las Recomendaciones de Seguridad Operacional.

13. Fecha de recomendación

14. Fecha límite

Fecha límite que se tiene para presentar la implementación de las Recomendaciones de Seguridad Operacional.

15. ¿Cumplió? (Fecha de recepción)

Si el receptor de la recomendación cumplió o no con la misma y la fecha donde le comunico a OFINVAA

16. Fecha de envió de la nota reiterativa

17. Fecha de nuevo plazo para envió

18. Observaciones

Alguna observación o información adicional sobre las Recomendaciones de Seguridad Operacional.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE B	
	PÁGINAS:	244 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

AAC-OFINVAA-003

CONTROL A LAS RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL
RECIBIDAS

Tipo de Investigación	Fecha del suceso	Matrícula	Fabricante	Modelo	No. De Recomendación
1	2	3	4	5	6

Documento de Referencia	Estado Emisor	Fecha de Recepción	Responsable	Reenviar a	Fecha de reenvío
7	8	9	10	11	12

Retroalimentación Suministrada	Fecha de recibo	Carta #	Fecha de remisión de carta	Fecha limite de envío	Fecha de envío
13	14	15	16	17	18



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE B	
	PÁGINAS:	245 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

AAC-OFINVAA-004
CONTROL DE INVENTARIO

 REPÚBLICA DE PANAMÁ AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA)		
CONTROL DEL INSTRUMENTAL DE TRABAJO		
FECHA DE INVENTARIO:		RESPONSABLE:
☐ CONTROL MENSUAL ☐ RETIRO ☐ RETORNO		
Colocar ☒ si el ítem está correcto en cantidad y condición, una ☒ si está incompleto, vencido o defectuoso. En caso que sea un retiro, deberá colocar la cantidad retirada en la casilla del kit correspondiente. Colocar en observaciones los detalles de la discrepancia o los datos de la reposición		
A KIT DE FIJACIÓN DE EVIDENCIAS		Observaciones y fecha de expiración (si aplica)
#1		
1 Juego de numeradres 1-10		
20 Banderines de color amarillo		
4 Testigos métricos L		
4 Testigos métricos rectos		
Conos de señalización		
4 Flechas señaladoras		
1 Rollo de cinta		
1 Rollo de cinta 500 m (Caution-Precaución -Cuidado)		
B KIT DE INVESTIGACIÓN DE COMPO		Observaciones y fecha de expiración (si aplica)
#1		
1 Lámpara LED (Linterna)		
1 Espejo de inspección		
1 Odómetro digital		
1 Brújula de aguja magnética		
1 Medidor láser		
1 Lupa		
1 Cinta enrollable		
1 Cinta métrica		
1 Cuchilla de herramientas		
C KIT DE PLANIMETRÍA		Observaciones y fecha de expiración (si aplica)
#1		
1 Nivel de terreno		
1 Escalímetro		
1 Escuadra de 45° y 60°		
1 Transportador metálico de 360°		
1 Compás profesional		
1 Regla de 30cm		
4 Bolígrafos		
3 Lápices		
1 Porta minas		
1 Tabla de apuntes		
1 Bloque de hojas cuadriculadas		
D KIT DE RECOLECCIÓN DE EVIDENCIAS		Observaciones y fecha de expiración (si aplica)
#1		
4 Bolsas plásticas 40x 30 cm		
4 Bolsas plásticas de 20 x 15 cm		
5 Bolsas de riesgo biológico		
Sobres de manila		
2 Jeringas desechables		
4 Frascos de recolección		



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS		APÉNDICE B PÁGINAS: 246 DE 334 REVISIÓN: 02 FECHA: 29-abril-2026	

E KIT DE TECNOLOGÍAObservaciones y fecha de expiración (si aplica)

	#1	
2 Cámaras fotográficas		
1 Computadora portátil		
1 GPS		
2 Tarjetas SD		
1 Disco duro externo		
2 Tablets		
3 Reflector LED recargable		
1 Dron		
3 Grabadora de voz		
10 Pilas AA		
10 Pilas AAA		

F KIT DE COMUNICACIÓNObservaciones y fecha de expiración (si aplica)

	#1	
1 Radio UHF punto a punto		
1 Radio VHF banda aérea multicanal		
1 Teléfono celular (Teléfono Investigador de Turno)		

G KIT DE PROTECCIÓN PERSONALObservaciones y fecha de expiración (si aplica)

	#1	#2	
2 Vestidos anti fluidos (Tyvek)			
5 Pares de guantes de látex			
1 Máscara con filtro (Uso personal)			
1 Filtro de repuesto			
1 Par de guantes anti-corte			
1 Par de guantes de cuero			
1 Repelente de insectos			
1 Bloqueador solar			
1 Kit de primeros auxilios			
2 Lentes de protección			
1 Casco de protección (Uso personal)			
1 Malla contra mosquitos			
1 Linterna con pilas			
1 Pilas de repuesto			
1 Machete			

H ESPECIFICACIONES DEL AUTOMÓVILObservaciones y fecha de expiración (si aplica)

	#1	
Pick Up		
Tracción en las cuatro (4) ruedas		
Frenos ABS		
2 Bolsas de aire		
Aire acondicionado		
Equipo con luces de escolta		
Sirena		
Defensa delantera con cabestrante eléctrico		

Nota: es responsabilidad del último investigador que realiza el inventario, el retiro o la reposición, garantizar que los kit se encuentren completos para la próxima misión y completar el OFINVAA-TAG-001.

Firma del Investigador Responsable _____



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE B	
	PÁGINAS:	247 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

AAC-OFINVAA-005

CONTROL DE VEHÍCULO

 REPÚBLICA DE PANAMÁ AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA)												
INSPECCIÓN DE ESTADO DEL VEHÍCULO												
PLACA DEL AUTO:					Motivo de inspección: ☐ Control quincenal							
Fecha de inspección:					☐ Retorno							
PARTES	CÓD.	ACCESORIOS	ESTADO			PARTES	CÓD.	ACCESORIOS	ESTADO		Nivel	
			B	M					B	M		
NEUMÁTICOS	01	Delanteros				EQUIPO DE EMERGENCIA	24	Linterna				
	02	Traseros					25	Triángulo				
	03	Repuesto					26	Extintor				
	04	Copas/Rines					27	Botiquín				
	05	Tuercas					28	Antena				
LUCES	06	Bajas				ACCESORIOS EXTERNOS	29	Retrovisor izq				
	07	Altas					30	Retrovisor derecho				
	08	marcha atrás					31	Manija de las puertas				
	09	freno					32	Limpia parabrisas delantero				
	10	tercera luz de freno					33	Limpia parabrisas trasero				
	11	intermitentes					34	Parabrisas				
	12	interiores					35	Vidrio Trasero				
ACCESORIOS INTERNOS	13	Cinturones de seguridad					36	Defensa delantera				
	14	Retrovisor					37	Cabestrante (winche)				
	15	Tapicería en general					38	Defensa trasera				
	16	Alfombras					NIVELES	39	Aceite de motor			
	17	Bocinas						40	Combustible			
	18	Radio				41		Agua				
	19	Botones o manijas alza ventanas				42		Batería				
	20	Aire acondicionado				43		Refrigerante				
	21	Pito				44		Líquido de embrague				
	22	Parasoles			45	Líquido de freno						
	23	Encendedor			DOCUMENTOS	46	Póliza de seguro					
				47		Revisado						
Nota: Al reverso encontrará el diagrama del vehículo donde podrá detallar golpes, rayones o cualquier otra observación.												



[illegible]

AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE B	
	PÁGINAS:	249 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

AAC-OFINVAA-006

ON THE JOB TRAINING (OJT)



REPÚBLICA DE PANAMÁ
AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL
OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA)
LISTA DE VERIFICACIÓN DEL ENTRENAMIENTO EN EL TRABAJO (OJT)

INVESTIGADOR EN OJT:		SEÑALE ETAPA DE OJT (✓)				
INSTRUCTOR:		1	2	3	4	5
DATOS DEL INSTRUCCIÓN						
ESCENARIO REAL						
FECHA:		SEÑALE EL SUCESO (✓)				
LUGAR:		ACCID				
MATRÍCULA:		SINCID				
TIPO/MODELO DE AERONAVE:		INCID				
#	LISTA DE VERIFICACIÓN	EVALUACIÓN (✓)				
		S	NS	R	N/A	OBSERVACIÓN
OJT # 001: Acciones Iniciales						
1	Procedimientos de respuesta inicial – coordinaciones previas					
2	Acciones iniciales en el sitio					
3	Coordinaciones con las autoridades en el lugar del accidente					
4	Coordinaciones con la autoridad competente sobre la recuperación de los restos humanos					
5	Procedimientos para la recuperación de los registradores de vuelo					
6	Protección de evidencias pasajeras: humo, hielo, escapes de fluidos, cantidad de combustible					
7	Toma de muestras de combustible, aceite, otros					
8	Protección de documentos operacionales					
9	Protección de documentos de Meteorología					
10	Protección de los documentos de los servicios de tránsito aéreo y de aeropuerto					
11	Medidas para proteger los documentos de cabina					
12	Protección de los documentos de mantenimiento					
13	Protección de los documentos de la organización.					
14	Protección de documentación de la tripulación					
OJT #002: Investigación de campo						
15	Acciones iniciales en el sitio – coordinaciones con las autoridades en el lugar del accidente.					
16	Procedimiento de relevamiento inicial del sitio del accidente					
17	Uso del GPS					
18	Tomas de fotografías y videos del sitio (Fase 1)					
19	Tomas fotográficas y video del sitio (Fase 2)					
20	Trazado de la trayectoria de vuelo – uso de la brújula – inclinómetro – medidor laser, GPS					
21	Trazado de la distribución de los restos – preliminar y final					
22	Determinación del inicio del incendio y explosión					
23	Entrevistas a los miembros de la tripulación de vuelo – técnicas empleadas					
24	Entrevistas a testigos – técnicas empleadas					
OJT #003: Recolección de Información						
25	Solicitud y procedimientos para la lectura de los registradores de vuelo					
26	Solicitud de documentos a la empresa o propietario					
27	Solicitud a la autoridad competente de autopsias o exámenes médicos					
28	Solicitud de información sobre el estado de las ayudas para la navegación y del aeropuerto					
29	Recolección de información acerca de las operaciones de búsqueda y salvamento					
30	Recolección de la información acerca de las operaciones de evacuación					
31	Recolección de información de las operaciones de búsqueda, salvamento y rescate.					
32	Recolección de la información acerca de las operaciones de extinción de incendios					
33	Entrevistas a familiares cercanos					
34	Entrevistas al personal de meteorología					
35	Entrevistas al personal de los servicios de tránsito aéreo y de aeropuerto					
36	Entrevistas al personal de mantenimiento y registros					
37	Entrevistas al personal de la organización: Seguridad operacional, jefe de entrenamiento, jefe de calidad, jefe de operaciones, entre otros.					
38	Recopilación de registros de mantenimiento.					
39	Entrevistas al personal de mantenimiento que intervino en tareas de los sistemas de las aeronaves					
40	Obtención de las performances de la aeronave					
41	Nuevas entrevistas a testigos oculares					
42	Nuevas entrevistas a la tripulación de cabina y pasajeros					



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS		APÉNDICE B	
		PÁGINAS:	250 DE 334
		REVISIÓN:	02
		FECHA:	29-abril-2026

OJT #004: Ensayos e inspecciones					
43	Examen de los sistemas de la aeronave				
44	Examen de las estructuras				
45	Examen de los motores y hélices				
46	Examen de los documentos de operaciones				
47	Exámenes de certificados médicos de los miembros de la tripulación				
48	Examen de los documentos meteorológicos				
49	Examen de los documentos de los servicios de tránsito aéreo y de aeropuerto				
50	Examen de los documentos de cabina pertinentes				
51	Examen de los documentos de mantenimiento				
52	Examen sobre la resistencia al impacto				
53	Solicitud y exámenes de ensayos del grupo moto-propulsores				
54	Solicitud y exámenes de ensayos de componentes y sistemas de la aeronave				
55	Examen de la gestión de mantenimiento – obtención de registros				
56	Colaboración en la reconstrucción de los restos de la aeronave				
OJT #005: Análisis y preparación del Informe Final					
57	Análisis del informe, aspectos – registradores de vuelo				
58	Análisis del informe, aspectos médicos/factores humanos y organizacionales				
59	Análisis del informe, aspectos – testigos				
60	Análisis del informe, aspectos – meteorología				
61	Análisis del informe, aspectos – servicios de tránsito aéreo y aeropuertos				
62	Análisis del informe, aspectos – supervivencia				
63	Análisis del informe, aspectos – seguridad en la cabina				
64	Análisis del informe, aspectos – mantenimiento y registros				
65	Análisis del informe, aspectos – sistemas				
66	Análisis del informe, aspectos – estructuras				
67	Análisis del informe, aspectos – moto-propulsores				
68	Análisis del informe, aspectos – relevamiento del sitio				
69	Análisis del informe, aspectos – fotografía/vídeo				
70	Análisis, informe y conclusiones del aspecto operacional				
71	Análisis, informe y conclusiones del aspecto técnico				
72	Colaboración en la redacción del proyecto de informe final junto con el investigador encargado				

Comentarios del Instructor	
#	Comentario

CRITERIOS DE EVALUACIÓN= S: SATISFACTORIO, NS: NO SATISFACTORIO, R: REGULAR, NA: NO APLICA

☐

☐

☐

☐

Evaluación final de la Práctica N°: S NS R NA

Firma del Instructor de OJT _____

Firma del Investigador en OJT _____

VoBo del Jefe de OFINVAA _____



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE B	
	PÁGINAS:	251 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

AAC-OFINVAA-007

CONTROL PARA ACTUALIZACIÓN DE DOCUMENTACIÓN TÉCNICA



AUTORIDAD AERONAUTICA CIVIL DE PANAMÁ
OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA)
CONTROL PARA ACTUALIZACIÓN DE DOCUMENTACIÓN TÉCNICA DE OFINVAA

RESPONSABLE	DOCUMENTOS ACTUALIZADOS	FECHA DE REVISIÓN	FIRMA



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE B	
	PÁGINAS:	252 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

AAC-OFINVAA-008

CONTROL DE EMISIÓN DE CREDENCIALES

Control para emisión de credenciales					
#	Nombre	Cédula o Pasaporte	Cargo	Fecha de solicitud	Fecha de vencimiento
1					



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE B	
	PÁGINAS:	253 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

AAC-OFINVAA-009

ACUERDO Y DECLARACIÓN DE CONFIDENCIALIDAD Y NO CONFLICTO DE INTERÉS



REPÚBLICA DE PANAMÁ
AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL
OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA)

ACUERDO Y DECLARACIÓN DE CONFIDENCIALIDAD Y NO CONFLICTO DE INTERÉS

Codificación del suceso: colocar el número con que se identifica el suceso. **Fecha del suceso:** dd-mmm-yyyy

Yo, escribir nombre completo., con identificación personal cédula o pasaporte, mediante la firma del presente documento, asumo el compromiso de guardar la confidencialidad y garantizar la no existencia de conflicto de interés¹ en este proceso de investigación, bajo los siguientes términos y condiciones:

Primera: De conformidad con lo establecido en Ley N° 21 del 2003, Título X, artículo 107, que regula la Aviación Civil en Panamá y el artículo 40 del Libro XXVI, Parte I del Reglamento de Aviación Civil de Panamá, la AAC adoptará las medidas necesarias y a su alcance a fin de proteger las pruebas, así como la custodia de la aeronave y su contenido, sin que ello implique que asuma responsabilidad alguna frente al explotador de la aeronave en cuestión, ni ante terceros.

Segunda: La Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos (OFINVAA) está facultada para incluir al personal especializado, peritos, asesores, observadores y representantes acreditados que se requieran para participar en cualquier investigación bajo la dirección del Investigador Encargado (IIC) o el Jefe de OFINVAA.

Tercera: Me comprometo en respetar y cumplir las Leyes nacionales y acuerdos internacionales que haya firmado la República de Panamá, incluyendo el Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, en términos de confidencialidad y no conflicto de intereses.

Cuarta: Me comprometo y declaro mantener la reserva y confidencialidad de la información que pueda recibir y obtener de cualquier dispositivo de grabación de vuelo, documento, informe de testigos, y de cualquier información relacionada u obtenida durante el proceso de Investigación, y mantenerla protegida del acceso de terceros, con el fin de no permitir su conocimiento o manejo por parte de personas no autorizadas, de no hacerlo asumo las consecuencias legales y/o administrativas que podrían derivarse de tal acto.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE B	
	PÁGINAS:	254 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

Quinta: Por la presente cláusula, con el fin de garantizar lo expresado en la cláusula que antecede, asumo el siguiente compromiso:

- Me comprometo a no utilizar la información que pueda conocer por razón de la investigación, en ningún otro aspecto, área, actividad o asunto, que no corresponda a la investigación.
- Me comprometo a no reproducir, ni permitir la copia, reproducción total o parcial de los documentos e información que me sean entregados, o a los que tenga acceso.
- Me comprometo a proporcionar al Estado que lleva a cabo la investigación toda la información pertinente de que dispongan y no divulgar información sobre el curso y las conclusiones de la investigación a ninguna persona sin consentimiento explícito del Investigador Encargado (IIC).

Sexta: Declaro que la información y el material que deba elaborar y/o preparar para la **Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos (OFINVAA)** es de entera y exclusiva propiedad de esta última. Al igual que la información suministrada.

Séptima: Me comprometo en comunicar al Investigador Encargado (IIC) si durante el desarrollo de la investigación surja indicativo de la existencia de conflicto de interés.

Octava: No podré ejercer por cuenta propia o por intermedio de terceros, negocios, contratos o desarrollo de actividades con explotadores aéreos, personas naturales y jurídicas vinculadas a esta investigación, así como tampoco utilizar, copiar, distribuir, divulgar la información que cada una de los participantes de esta investigación llegare a suministrar, durante la vigencia del presente acuerdo o con la información que se desprenda de él.

Novena: Este acuerdo es válido hasta que se dé por concluida la investigación.

Décima: Declaro reconocer y aceptar a cabalidad el compromiso que asumo con la suscripción del presente documento.

Dado en la Ciudad de Panamá, a los _____ días del mes de _____ del año _____.

Firma y número de identificación personal

Nota: adjuntar copia del documento de identidad personal.

1 se considera conflicto de interés lo siguiente:

- Ser Inspector Principal de Operaciones o Mantenimiento del Explotador u Operador involucrado en el suceso,
- Haber realizado la última inspección para otorgar certificado de aeronavegabilidad de la aeronave involucrada en el suceso,
- Poseer parentesco o afinidad con el Explotador, Operador, Propietario o tripulación involucrados en el suceso.
- Poseer relación comercial con el Explotador, Propietario, Operador y/o tripulación involucrados en el suceso.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE B	
	PÁGINAS:	255 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

AAC-OFINVAA-010

LIBERACIÓN DE AERONAVE Y RESTOS



REPÚBLICA DE PANAMÁ
AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL
OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA)

LIBERACIÓN DE AERONAVE Y/O SUS RESTOS

CODIFICACIÓN DEL SUCESO:Haga clic o pulse aquí para escribir texto.

Fecha del suceso: dd-mmm-yyyy Lugar del suceso:Haga clic aquí para escribir texto.

PARTE I- LIBERACIÓN DE RESTOS		
1. DATOS DE LA AERONAVE		
Matrícula:	Marca/Modelo	Nº. serie
2. DATOS DEL PROPIETARIO (nombre y dirección)		
☐ 3. La Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos (OFINVAA) ha concluido la investigación del suceso identificado arriba. Todos los restos se encuentran liberados para que el dueño o su representante disponga de ellos. Si se libera la aeronave completa colocar “Aeronave liberada en su totalidad”.		
☐ 4. La Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos (OFINVAA) no ha concluido la investigación del suceso identificado arriba, por lo tanto, todos los restos, excepto los listados en la Parte II de este formato han sido retenidos, para pruebas específicas. Una vez concluidas las pruebas, serán devueltos al propietario o su representante.		
5. Partes liberadas:		



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE B	
	PÁGINAS:	256 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

Nota: es responsabilidad del propietario el traslado de la aeronave o sus restos una vez liberados.

Recibo conforme por parte del Propietario:

Nombre:Haga clic para escribir texto.

Cargo: detallar aquí

Fecha: dd-mmm-yyyy

Firma:

Entregado por OFINVAA:

Nombre:pulse aquí para escribir texto.

Fecha: dd-mmm-yyyy

Firma:

PARTE II- RETENCIÓN DE PARTES		
NOTA: Si no se retienen partes, colocar la palabra “NINGUNA” y firmar la parte de OFINVAA solamente.		
#	DESCRIPCIÓN	CONDICIÓN



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE B	
	PÁGINAS:	257 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

AAC-OFINVAA-011

INFORME PRELIMINAR DE CAMPO

 REPÚBLICA DE PANAMÁ AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) INFORME PRELIMINAR DE CAMPO					
A TIPO DE OPERACIÓN	☐ AVIACIÓN GENERAL ☐ TRABAJO AÉREO ☐ TRANSPORTE PÚBLICO ☐ ESTABLECIMIENTO EDUCATIVO ☐ AERONAVES DEL ESTADO AERONÁUTICO		B IDENTIFICACIÓN DEL SUCESO:	☐ ACCID ☐ SINCID ☐ INCID	
C INFORMACIÓN GENERAL	1.Localización (Provincia, Distrito, Corregimiento, etc.)		2. fecha (dd-mmm-yyyy)		3. Hora local
	4. Fase del vuelo				
	☐ EN TIERRA ☐ RODAJE ☐ DESPEGUE ☐ APROXIMACIÓN ☐ ATERRIZAJE ☐ EN RUTA ☐ ASCENSO ☐ DESCENSO				
D DATOS DEL OPERADOR/ EXPLOTADOR/ PROPIETARIO	1. Nombre/Dirección		2. Número de Certificado de Operación (si aplica)		3.Número de vuelo (si aplica)
E DATOS DE LA AERONAVE	1. Matrícula		2. Marca		3. Modelo
	5. Grabadoras de vuelo		6. Peso de despegue		7. Peso de aterrizaje
	☐ CVR ☐ No aplica ☐ FDR				
	8. Daños de la aeronave				
	Ninguno ☐ Destruída ☐ Menor ☐ Fuego ☐ Substancial ☐ Desconocido ☐				
F DATOS DEL AERÓDROMO	1. Nombre		2. Elevación		
			3. Largo		
			4. N° de pista		
			5. Temperatura		
			6. Comentarios (condición de la pista, luces, lodo, agua, etc.):		



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE B	
	PÁGINAS:	259 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

AAC-OFINVAA-012

TESTIMONIO DE UN TESTIGO



REPÚBLICA DE PANAMÁ
AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL
OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA)

1. Código del suceso:
(para uso de OFINVAA)

TESTIMONIO DE UN TESTIGO

El propósito de este testimonio es determinar los hechos, condiciones, circunstancias y posible causa del accidente o incidente grave.

2. Fecha del testimonio: _____

3. Lugar del suceso _____ Fecha _____ Hora _____

4. Cuál es su nombre _____ Edad _____

5. Dirección y teléfono: _____

6. Ocupación _____ Empleador _____

7. Donde se encontraba cuando ocurrió el accidente _____

8. Cuente con sus propias palabras lo que usted vio o escuchó antes de que se produjera el suceso: (Use el reverso de la hoja si lo requiere).

Instrucciones de llenado del formulario AAC/OFINVAA/003

1. Código del suceso: una vez se determine el código del suceso se deberá completar esta casilla, la misma es de uso exclusivo de OFINVVA.
- El resto de los ítems deben ser completados por el testigo. Este formulario es opcional, ya que el testimonio puede ser obtenido por este medio o a través de una grabación.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE B	
	PÁGINAS:	260 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

AAC-OFINVAA-013

INFORME DE HECHOS



REPÚBLICA DE PANAMÁ
AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL
OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA)

INFORME DE GRUPO

GRUPO DE INVESTIGACIÓN: por ejm. Operaciones de vuelo, Air, etc. ☐ INFORME SOBRE
LOS HECHOS

CÓDIGO DEL SUCESO: asignado por OFINVAA al suceso ☐ NOTAS DE
TRABAJO SOBRE TERRENO

1. DATOS DEL SUCESO		
Lugar:	Fecha/Hora UTC	
2. DATOS DE LA AERONAVE		
Matrícula:	Marca/Modelo	N°. serie
3. MIEMBROS DEL GRUPO		
Nombre	Cargo	
4. RESUMEN		
Esta sección debería presentar una sinopsis del suceso, incluyendo datos tales como número de vuelo, hora de despegue, hora del accidente (si se conoce), número de personas a bordo, lesionados, etc. Esta sección debería contener también una sinopsis breve del alcance de la labor del grupo. Las atribuciones del grupo y los subgrupos y detalles breves del lugar y la hora de las actividades de investigación también deberían consignarse en esta sección. Por ejemplo, “el grupo de operaciones de vuelo entrevistó a los pilotos, examinó los registros y realizó tareas en simulador” y, “el grupo de sistemas		



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE B	
	PÁGINAS:	261 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

de aeronaves documentó los componentes de la aeronave en el lugar, quitó algunas piezas y examinó componentes en las instalaciones del fabricante”.

5. DETALLES DE LA INVESTIGACIÓN

Los hechos, condiciones y circunstancias que haya demostrado el grupo y las conclusiones (fácticas) de la investigación deberían presentarse bajo títulos descriptivos de los aspectos investigados. Por ejemplo, en el caso del grupo de operaciones de vuelo, los títulos deberían incluir relatos de la tripulación, planificación del vuelo, despacho y carga y centrado de la aeronave. Deberían incluirse todos los hechos pertinentes, sea que se consideren o no importantes para las conclusiones del grupo. La documentación del caso debería adjuntarse al informe del grupo.

6. FIRMA DE LOS PARTICIPANTES/ FECHA

Nota: Si alguno de los miembros del grupo no participa en alguna parte de la investigación de los hechos, este aspecto debería consignarse con su firma. Asimismo, si no pueden resolverse las diferencias entre un miembro del grupo y el jefe del grupo, la esencia del desacuerdo debería figurar en las notas de trabajo sobre el terreno, con la firma.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE B	
	PÁGINAS:	262 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

AAC-OFINVAA-014

RECEPCIÓN DE NOTIFICACIONES

Recepción de Notificaciones						
#	Investigador	Fecha	Hora	Medio	Contacto	Detalle
1						



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE B	
	PÁGINAS:	263 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

AAC-OFINVAA-015

MEMORANDUM DE DESIGNACIÓN



REPÚBLICA DE PANAMÁ
AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL
OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA)

MEMORANDUM DE DESIGNACIÓN
OFINVAA-2021-000

Dirigido a: colocar el nombre de la persona designada

Asunto: Designación como: ☐ Investigador Encargado ☐ Investigador Adjunto
☐ Representante Acreditado ☐ Experto

De: /Jefe de OFINVAA

Fecha: Haga clic en la flecha para desplegar el calendario.

A través del presente, le comunicamos que a partir de la fecha, ha sido designado como Haga clic o pulse aquí para escribir texto. para participar en la investigación del suceso Haga clic o pulse aquí para escribir texto. de la aeronave con matrícula Haga clic o pulse aquí para escribir texto. de propiedad/operada/explotada por la empresa Haga clic o pulse aquí para escribir texto. ocurrido el Haga clic aquí o pulse para escribir una fecha. en Haga clic o pulse aquí para escribir texto..

Nota: para el cumplimiento de las tareas asignadas al momento de ser designado en comisión de servicio ante la suscitación de un Accidente/Incidente, será relevado de sus tareas habituales hasta la conclusión de la Investigación.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE B	
	PÁGINAS:	264 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

AAC-OFINVAA-016

DELEGACIÓN PARCIAL O TOTAL



REPÚBLICA DE PANAMÁ

AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL

OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA)

ACUERDO DE DELEGACIÓN DE ACCIDENTES O INCIDENTES GRAVES DE AVIACIÓN

Acuerdo entre la *Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos (OFINVAA)* de Panamá y escribir Organismo o autoridad de escribir nombre del Estado. sobre la delegación de la investigación del escribir accidente o incidente grave. de aviación protagonizado por la aeronave escribir marca y modelo., matrícula pulse aquí para escribir texto., vuelo Haga clic o pulse aquí para escribir texto. de la empresa Haga clic o pulse aquí para escribir texto.

1. DELEGACIÓN:

- 1.1. Ha ocurrido un accidente en el territorio de Haga clic o pulse aquí para escribir texto. el pulse la flecha de la derecha para desplegar el calendario protagonizado por el vuelo pulse aquí para escribir el número del vuelo de la empresa Haga clic o pulse aquí para escribir texto., originado en pulse aquí para escribir Estado de salida.
- 1.2. Por el presente acuerdo se expresa la delegación escribir total o parcial de la investigación del accidente mencionado por la Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos de Panamá en escribir Organismo o autoridad de escribir nombre del Estado, en lo sucesivo denominados **las Partes** en el presente acuerdo.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVA)A MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE B	
	PÁGINAS:	265 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

1.3. Reconoce que Panamá y *escribir nombre del Estado.*, son Partes en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago) y que, por consiguiente, están sujetos a las normas que figuran en el Anexo 13 al Convenio de Chicago.-Investigación de accidentes e incidentes de aviación

Nota. — Ambos Estados se notificarán mutuamente de sus respectivas diferencias existentes que hayan notificado o que notificarán respecto de las normas del Anexo 13.

1.4. Ambas Partes en el presente acuerdo están autorizadas por sus respectivos gobiernos para desempeñarse como la autoridad nacional que representa a Panamá y *escribir nombre del otro Estado* con respecto a asuntos de investigación de accidentes e incidentes graves de aviación.

1.5. Este acuerdo se establece de conformidad con el Anexo 13 al Convenio de Chicago, Norma 5.1, que estipula: *“El Estado del suceso instituirá una investigación para determinar las circunstancias del accidente y será responsable de realizarla, pero podrá delegar, total o parcialmente, la realización de tal investigación en otro Estado u organización regional de investigación de accidentes, por acuerdo y consentimiento mutuos. En todo caso el Estado del suceso empleará todos los medios a su alcance para facilitar la investigación”.* (La Norma 5.1.2 del Anexo 13 se refiere a la delegación de la investigación de incidentes graves).

2. TERMINOLOGÍA:

2.1 Las palabras y frases que se utilizan en el presente documento tienen el mismo significado que en el Anexo 13 — Investigación de accidentes e incidentes de aviación.

3. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN:

3.1 El único objetivo de la investigación de accidentes o incidentes, con arreglo al Anexo 13, es la prevención de futuros accidentes e incidentes. El propósito de esta actividad no es determinar la culpa o la responsabilidad.

4. CÓDIGO DE CONDUCTA:

4.1 El presente acuerdo sirve para fomentar la cooperación y la asistencia mutua entre las Partes en la aplicación de las disposiciones del Anexo 13. Cada Parte procurará superar las dificultades que puedan surgir debido a



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE B	
	PÁGINAS:	266 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

diferencias en idioma, culturas nacionales, sistemas legislativos o emplazamientos geográficos.

5. PARTICIPACIÓN DE LOS ESTADOS Y OTRAS ENTIDADES:

- 5.1 De conformidad con el Anexo 13, Norma 5.18, el Estado de matrícula, el Estado del explotador, el Estado de diseño y el Estado de fabricación tendrán derecho a nombrar un representante acreditado cada uno, para que participe en la investigación. Además, con arreglo al Anexo 13, Norma 5.23, todo Estado que, a petición, facilite información, instalaciones y servicios o asesores al Estado que realice la investigación, tendrá derecho a nombrar un representante acreditado para que participe en la misma.
- 5.2 Además de los Estados a que se hace referencia en 5.1, cualquier otro Estado o entidad invitada por la Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos de Panamá a participar en la investigación tendrá derecho a participar con arreglo al Anexo 13.

6. DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN:

- 6.1 Ambas partes convienen en trabajar en conjunto para asegurar que se realiza una investigación competente de conformidad con los procedimientos y la intención del Anexo 13.
- 6.2 Cada parte puede solicitar información sobre la marcha de la investigación que lleva a cabo la otra parte. Se hará todo lo posible por proporcionar la información solicitada. Con arreglo a las leyes pertinentes de los Estados respectivos, toda información de ese tipo que se proporcione debería tratarse, como mínimo, con las mismas reglas de confidencialidad que obligan a la parte que proporciona la información.
- 6.3 Se reconoce que *escribir Organismo o autoridad* (en la que se ha delegado la totalidad de la investigación) es responsable de la realización de la totalidad de la investigación, incluyendo la publicación del informe final y los informes ADREP.
- (o sólo cuando se ha delegado parte de una investigación)*
- 6.4 Se reconoce que *escribir Organismo o autoridad* (en la cual solo se ha delegado parcialmente la investigación) está delegada como responsable de la realización de *especifíquense las partes que se delegan.* (*especifíquense las partes*



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE B	
	PÁGINAS:	267 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

que se delegan) de la investigación, incluyendo un informe sobre sus conclusiones al investigador encargado. No obstante, esta delegación, la responsabilidad final de la realización de la investigación sigue correspondiendo a la OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES (OFINVAA) de Panamá, incluyendo la publicación del informe final y las notificaciones ADREP.

7. COORDINACIÓN:

7.1 La persona de contacto por parte de la Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos de Panamá para la aplicación del presente acuerdo es:

Nombre: Identificación personal #:
Cargo:
Dirección:
Teléfono de oficina:(celular):
Correo electrónico:

7.2 La persona de contacto en escribir Organismo o autoridad de escribir nombre del Estado. para la aplicación del presente acuerdo es:

Nombre:Identificación personal #:
Cargo:
Dirección:
Teléfono de oficina:(celular):
Correo electrónico:

8. ENTRADA EN VIGOR Y RESCISIÓN:

8.1 El presente acuerdo entrará en vigor en la fecha en que lo firmen las Partes en el presente acuerdo.

8.2 El presente acuerdo podrá rescindirse mediante consentimiento mutuo de las Partes.

Firmado en pulse aquí para escribir la ciudad y país donde se firma el acuerdo el pulse la flecha derecha para desplegar el calendario. En los idiomas de Panamá y escribir nombre del Estado.

Por OFINVAA/Panamápor escribir Organismo o autoridad escribir nombre del Estado.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE B	
	PÁGINAS:	269 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

AAC-OFINVAA-018

TARJETA DE IDENTIFICACIÓN DEL KIT DE TRABAJO



TAG DE IDENTIFICACIÓN
OFINVAA

1

KIT #:	2
SHELF LIFE:	3
VERIFICADO POR:	4
Retirado por:	Fecha:
5	6

AIG-TAG-001

Rev. Orig. 31-ago-21

Instrucciones de llenado:

1. Colocar la identificación del kit de trabajo, de acuerdo al siguiente listado:

A. KIT DE FIJACIÓN DE EVIDENCIAS

B. KIT DE INVESTIGACIÓN DE CAMPO

C. KIT DE INVESTIGACIÓN DE PLANIMETRÍA

D. KIT DE RECOLECCIÓN DE EVIDENCIAS

E. KIT DE TECNOLOGÍA

F. KIT DE COMUNICACIÓN
2. Colocar el número del kit: los kits están identificados con letras de la A a la F y dependiendo de la cantidad de cada kit, se colocará el número de acuerdo a la siguiente tabla:

# kit	Nombre del kit
A-1	Kit de fijación de evidencias 1



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE B	
	PÁGINAS:	270 DE 334
	REVISIÓN:	02
	FECHA:	29-abril-2026

A-2	Kit de fijación de evidencias 2
B-1	Kit de investigación de campo 1
B-2	Kit de investigación de campo 2
C-1	Kit de investigación de planimetría1
C-2	Kit de investigación de planimetría 2
D-1	Kit de recolección de evidencias 1
D-2	Kit de recolección de evidencias 2
E-1	Kit de tecnología
F-1	Kit de comunicación

- 3. Colocar la fecha de expiración, si aplica. La fecha que se colocará al kit es la del ítem que está más próximo a vencerse.
- 4. Nombre del investigador responsable de la inspección, colocar firma y fecha.
- 5. Nombre del investigador que retira el kit o algún ítem del kit
- 6. Fecha de retiro del kit o de algún ítem del kit.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE C	
	PÁGINAS:	271 DE 334
	REVISIÓN:	ORIGINAL
	FECHA:	06-mayo-2022

APÉNDICE C

LISTADO DE FORMATOS

Número	Nombre
AAC-OFINVAA-F001	Notificación como Estado de Suceso
AAC-OFINVAA-F002	Notificación a la OACI
AAC-OFINVAA-F003	Notificación como Estado de Matrícula
AAC-OFINVAA-F004	Notificación al Estado de Suceso
AAC-OFINVAA-F005	Respuesta a la Notificación recibida por otro Estado y Nombramiento de un Representante Acreditado
AAC-OFINVAA-F006	Requerimiento de la información con los Servicios de Tránsito Aéreo para la Investigación
AAC-OFINVAA-F007	Solicitud de resguardo de registradores de vuelo
AAC-OFINVAA-F008	Solicitud de Autopsia
AAC-OFINVAA-F009	Consultas sobre el Proyecto de Informe Final
AAC-OFINVAA-F010	Informe de Datos ADREP
AAC-OFINVAA-F011	Informe Preliminar
AAC-OFINVAA-F012	Informe Final
AAC-OFINVAA-F013	Declaración Provisional
AAC-OFINVAA-F014	Lista de verificación - Respuesta Inicial al recibir la notificación internacional por parte de otro Estado
AAC-OFINVAA-F015	Lista de Contactos Importantes
AAC-OFINVAA-F016	Envío de información sobre mercancías peligrosas
AAC-OFINVAA-F017	Envío de información sobre la aeronave y tripulación
AAC-OFINVAA-F018	Consulta al Estado de Suceso para el traslado de un experto



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE C	
	PÁGINAS:	272 DE 334
	REVISIÓN:	ORIGINAL
	FECHA:	06-mayo-2022

AAC-OFINVAA-F019	Checklist de preparación de Informe Final
AAC-OFINVAA-F020	Evaluación de comentarios al proyecto de Informe Final
AAC-OFINVAA-F021	Carta de envió del Informe Final
AAC-OFINVAA-F022	Envío del Informe Preliminar ADREP
AAC-OFINVAA-F023	Comentarios al proyecto de informe final
AAC-OFINVAA-F024	Designación de asesores por parte del explotador
AAC-OFINVAA-F025	Envío de información al Estado que conduce la investigación el nombramiento o no de asesores propuestos por el explotador
AAC-OFINVAA-F026	Envío de Recomendaciones de Seguridad Operacional (Emitidas)
AAC-OFINVAA-F027	Reenvío de Recomendaciones de Seguridad Operacional recibidas por otro Estado
AAC-OFINVAA-F028	Envío al país emisor de las Recomendaciones de Seguridad Operacional
AAC-OFINVAA-F029	Personal involucrado en ACCID - SINCID



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE C	
	PÁGINAS:	273 DE 334
	REVISIÓN:	ORIGINAL
	FECHA:	06-mayo-2022

AAC-OFINVAA-F001

NOTIFICACIÓN COMO ESTADO DE SUCESO

Español

Asunto: [Matrícula] – Notificación Inicial

A quien corresponda,

La **Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos de Panamá (OFINVAA)** notifica del [Accidente/Incidente Grave/Incidente] ocurrido el [Fecha] con la aeronave [Fabricante y modelo de la aeronave], matrícula [Matrícula] en [Lugar del Suceso]. Adjunto al email se encuentra la información correspondiente al suceso. Se solicita por favor dar acuse de recibo de la notificación, indicando en caso de ser un Estado contratante si se nombrará un Representante Acreditado para participar de la investigación. Sin perjuicio de ello, se sugiere hacer extensiva la notificación [al Explotador/a la Organización responsable del diseño tipo/a la Organización responsable del montaje final] de la aeronave para participar de la investigación.

Atentamente,

[Firma].

Inglés

Asunto: [Matrícula] – Initial Notification

To whom it may concern,

The Panama Air Accident Investigation Office (**OFINVAA**), notifies the [Accident/Serious Incident/Incident] involving a [Fabricante y modelo de la aeronave], registration [Matrícula], that occurred on the [Fecha] at [Lugar del Suceso]. Attached to this email you will find the occurrence details.

Please acknowledge receipt of this notification, informing in case of being a contracting State whether an Accredited Representative will be appointed to participate in the investigation. Nonetheless, it is recommended to extend the notification to [the Operator/the Organization responsible for the type design/the Organization responsible for the final assembly] of the aircraft to participate in the investigation.

Kind regards,

[Firma].



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE C	
	PÁGINAS:	274 DE 334
	REVISIÓN:	ORIGINAL
	FECHA:	06-mayo-2022

AAC-OFINVAA-F002

NOTIFICACIÓN A LA OACI

Español

Asunto: [Matrícula] – Notificación Inicial

A quien corresponda:

En conformidad con lo dispuesto en la Organización de Aviación Civil Internacional (Anexo 13, 4.1), la Autoridad de Aviación Civil de Panamá, la Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos (OFINVAA), envía a:

✓ Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)

La notificación inicial del [accidente/incidente grave/incidente]

- Fabricante y modelo: [Fabricante y modelo]
- Operador: [Operador]

Atentamente,

[Firma].

Inglés

Asunto: [Matrícula] – Initial Notification

To whom it may concern,

In accordance with the provisions of the International Civil Aviation Organization (Annex 13, 4.1), the Civil Aviation Authority of Panama, the Air Accident Investigation Office (OFINVAA), sends to:

- International Civil Aviation Organization (ICAO)

The initial Notification of the [Accident/Serious Incident/Incident]

- Manufacturer and model: [Fabricante y modelo]
- Operator: [Operator]

Kind Regards,

[Firma]

AAC-OFINVAA-F003

NOTIFICACIÓN COMO ESTADO DE MATRÍCULA



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE C	
	PÁGINAS:	275 DE 334
	REVISIÓN:	ORIGINAL
	FECHA:	06-mayo-2022

Español

Asunto: [Matrícula] – Notificación Inicial

A quien corresponda,

La Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos (OFINVAA), como Estado de Matrícula notifica del [Accidente/Incidente Grave/Incidente] ocurrido el [Fecha] con la aeronave [Fabricante y modelo de la aeronave], matrícula [Matrícula] en [Lugar del Suceso]. Adjunto al email se encuentra la información correspondiente al suceso.

Se solicita por favor dar acuse de recibo de la notificación, indicando en caso de ser un Estado contratante si se nombrará un Representante Acreditado para participar de la investigación. Sin perjuicio de ello, se sugiere hacer extensiva la notificación [al Explotador/a la Organización responsable del diseño tipo/a la Organización responsable del montaje final] de la aeronave para participar de la investigación.

Atentamente,

[Firma].

Inglés

Asunto: [Matrícula] – Initial Notification

To whom it may concern,

The Panama Air Accident Investigation Office (OFINVAA), as the State of Registry notifies the [Accident/Serious Incident/Incident] involving a [Fabricante y modelo de la aeronave], registration [Matrícula], that occurred on the [Fecha] at [Lugar del Suceso]. Attached to this email you will find the occurrence details.

Please acknowledge receipt of this notification, informing in case of being a contracting State whether an Accredited Representative will be appointed to participate in the investigation. Nonetheless, it is recommended to extend the notification to [the Operator/the Organization responsible for the type design/the Organization responsible for the final assembly] of the aircraft to participate in the investigation.

Kind regards,

[Firma].



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE C	
	PÁGINAS:	276 DE 334
	REVISIÓN:	ORIGINAL
	FECHA:	06-mayo-2022

AAC-OFINVAA-F004

NOTIFICACIÓN AL ESTADO DE SUCESO

Español

Asunto: [Matrícula] – Notificación Inicial

A quien corresponda,

La Oficina de investigación de accidentes aéreos (OFINVAA), como [Estado de Matrícula y/o Estado de Explotador] notifica del [Incidente Grave/Incidente] ocurrido el [Fecha] con la aeronave [Fabricante y modelo de la aeronave], matrícula [Matrícula] en [Lugar del Suceso]. Adjunto al email se encuentra la información correspondiente al suceso.

Se solicita por favor dar acuse de recibo de la notificación.

Atentamente,

[Firma].

Inglés

Asunto: [Matrícula] – Initial Notification

To whom it may concern,

The Panama Air Accident Investigation Office (OFINVAA), as the [State of Registry and/or State of the Operator] notifies the [Serious Incident/Incident] involving a [Fabricante y modelo de la aeronave], registration [Matrícula], that occurred on the [Fecha] at [Lugar del Suceso]. Attached to this email you will find the occurrence details.

Please acknowledge receipt of this notification.

Kind regards,

[Firma].

AAC-OFINVAA-F005

RESPUESTA A LA NOTIFICACIÓN RECIBIDA POR OTRO ESTADO Y
NOMBRAMIENTO DE REPRESENTANTE ACREDITADO



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE C	
	PÁGINAS:	277 DE 334
	REVISIÓN:	ORIGINAL
	FECHA:	06-mayo-2022

Español (Con designación de RA)

La Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos de Panamá (**OFINVAA**) ha sido notificado acerca del [Accidente/Incidente Grave/Incidente] ocurrido el [Fecha] con la aeronave [Fabricante y modelo de la aeronave], matrícula [Matrícula] en [Lugar del Suceso].

De acuerdo con lo previsto por el Anexo 13 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), la **OFINVAA** como [Estado de matrícula/Estado de explotador/Estado de diseño/Estado de fabricación] ha decidido nombrar a [Nombre y apellido del Investigador] como Representante Acreditado (RA) para participar del suceso. En esta ocasión, el RA [viajará/no viajará] al lugar del suceso.

Adjunto al email se encuentra la designación y los datos de contacto del RA, quien les brindará toda la asistencia requerida en la investigación.

Atentamente,

[Firma].

Español (Sin designación de RA)

La Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos de Panamá (**OFINVAA**) ha sido notificado acerca del [Accidente/Incidente Grave/Incidente] ocurrido el [Fecha] con la aeronave [Fabricante y modelo de la aeronave], matrícula [Matrícula] en [Lugar del Suceso].

De acuerdo con la información actualmente disponible, la **OFINVAA** no nombrará un Representante Acreditado (RA) para participar del suceso. Sin embargo, en caso de requerir asistencia de la OFINVAA estamos a su disposición.

Atentamente,

[Firma]

AAC-OFINVAA-F006

REQUERIMIENTO DE LA INFORMACIÓN RELACIONADA CON LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO PARA LA INVESTIGACIÓN

Con el fin de continuar con la investigación del accidente de la aeronave [Modelo de aeronave], matrícula [Matrícula de la aeronave] que cumplía con el vuelo [Número de vuelo] de la compañía [Nombre de la compañía] ocurrido [Fecha] agradeceré a usted, señor Director de la Dirección de Navegación



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE C	
	PÁGINAS:	278 DE 334
	REVISIÓN:	ORIGINAL
	FECHA:	06-mayo-2022

Aérea remitir a nombre de la Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos lo siguiente:
Las grabaciones de las comunicaciones mantenida entre la aeronave y las dependencias de control de Aproximación, control de Aeródromo y control de superficie.

- ✓ Video grabación Radar de la operación de la aeronave.
- ✓ Informe de los controladores y supervisores en turno en el control de aproximación, Control de Aeródromo y control de Superficie.
- ✓ El reporte meteorológico que se haya emitido.
- ✓ Grabación de las comunicaciones
- ✓ Plan de vuelo
- ✓ NOTAM

Considerar, disponer que las grabaciones de las comunicaciones y video radar sean mantenidas en custodia hasta que la Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos disponga lo contrario, faceta que será comunicada de manera oportuna.

Firma: _____

Nombre: _____

AAC-OFINVAA-F007

SOLICITUD DE RESGUARDO DE REGISTRADORES DE VUELO

Solicitud de resguardo de registradores de vuelo

En la Ciudad de [Nombre de la ciudad], a los [Fecha], se solicita a [Nombre del Explotador / Operador] que, atento al suceso ocurrido con la aeronave matrícula [Matrícula], marca [Marca], modelo [Modelo] y, conforme a lo establecido en el punto 5.6 del Anexo 13 al Convenio de Aviación Civil Internacional que reza “El Investigador a Cargo tendrá acceso sin restricciones a los restos de las aeronaves, y a todo material pertinente, incluyendo los registradores de vuelo y los registros ATS, y tendrá absoluto control sobre los mismos...”, deberá mantener bajo resguardo los registradores de vuelo que se detallan a continuación:

Registrador de Vuelo N°1	Tipo:	Marca:	Modelo:
	N/S:	N/P:	Daños: SI / NO



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE C	
	PÁGINAS:	279 DE 334
	REVISIÓN:	ORIGINAL
	FECHA:	06-mayo-2022

Registrador de Vuelo Nº2	Tipo:	Marca:	Modelo:
	N/S:	N/P:	Daños: SI / NO

Registrador de Vuelo Nº3	Tipo:	Marca:	Modelo:
	N/S:	N/P:	Daños: SI / NO

La información contenida en los registradores de vuelo se utilizará de manera efectiva en la investigación del suceso. En virtud de ello, la lectura de los registradores de vuelo se llevará a cabo sin demora, previa coordinación con el Investigador a Cargo, en las instalaciones de [\[Nombre del Laboratorio\]](#).

Firma del Investigador en Cargo

Firma del propietario/explotador

AAC-OFINVAA-F008

SOLICITUD DE AUTOPSIA

Con relación al accidente que ocurrió el [\[Fecha\]](#) con la aeronave [\[Modelo de la Aeronave\]](#) matricula [\[Matrícula\]](#) del explotador [\[Nombre del Explotador\]](#), me permito poner en conocimiento a lo siguiente:

BASE NORMATIVA

- Convenio de Chicago

Entre las disposiciones que constan en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Ratificado por la República de Panamá por ley 52 de 30 de noviembre 1959 establece en el Artículo 26.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE C	
	PÁGINAS:	280 DE 334
	REVISIÓN:	ORIGINAL
	FECHA:	06-mayo-2022

- Reglamento de Aviación Civil (RACP) Artículo 36;
- Carta de Acuerdo Operacional entre el Ministerio Público y la Autoridad Aeronáutica Civil de Panamá.

En vista de lo establecido en la Normativa, la investigación técnica de este accidente está siendo llevada a cabo por la parte de la Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos de la AAC, esta jefatura, respetuosamente solicita a usted, realice los trámites de solicitud mediante el Ministerio Público de copia simple de Protocolo de autopsias/necropsia practicadas a los ocupantes de la aeronave.

Atentamente,

Jefe de la Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos de AAC.

AAC-OFINVAA-F009

CONSULTAS SOBRE EL PROYECTO DE INFORME FINAL

Asunto: Proyecto de Informe Final

El documento adjunto es de carácter confidencial y no puede ser divulgado, distribuido ni compartido sin la previa autorización, escrita del jefe de la Oficina de Investigación de Accidentes aéreos (OFINVAA) de la República de Panamá.

De conformidad con el Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional en su numeral 6.3, adjuntamos el proyecto de informe final del [Accidente/Incidente Grave/Incidente] involucrada la aeronave [Modelo], [Matrícula], emitido por la Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos (OFINVAA), de la República de Panamá, con el objetivo de que los participantes en la investigación de su estado puedan emitir sus comentarios técnicos y recomendaciones o propuestas provisionales sobre seguridad operacional.

Cuenta con treinta (30) días a partir de esta notificación para presentar sus aportes.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE C	
	PÁGINAS:	281 DE 334
	REVISIÓN:	ORIGINAL
	FECHA:	06-mayo-2022

AAC-OFINVAA-F010

INFORME DE DATOS ADREP

Asunto: [OFINVAA]-ACCID/SINCID/INCID-(MATRÍCULA) -(AÑO 20XX) - (NÚMERO DE EXPEDIENTE XX) – Informe Datos ADREP

Estimado/a [Nombre del Representante Acreditado] / A quien corresponda,

Adjunto al email se encuentra el Informe Datos ADREP correspondiente al [Accidente/Incidente Grave/Incidente] ocurrido el [Fecha] con la aeronave [Fabricante y modelo de la aeronave], matrícula [Matrícula] en [Lugar del Suceso].

Atentamente,

[Firma]



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE C	
	PÁGINAS:	282 DE 334
	REVISIÓN:	ORIGINAL
	FECHA:	06-mayo-2022

AAC-OFINVAA-F011

INFORME PRELIMINAR



OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS
(OFINVAA)

CODIFICACIÓN DEL SUCESO

1

2

INFORME PRELIMINAR

TÍTULO DEL EVENTO:

Matrícula:

Aeronave: Marca/modelo/número de serie

Fecha del suceso:

Ubicación del suceso:

Coordenadas:

3



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE C	
	PÁGINAS:	283 DE 334
	REVISIÓN:	ORIGINAL
	FECHA:	06-mayo-2022

CODIFICACIÓN DEL SUCESO



ADVERTENCIA

La información aquí presentada por la Oficina de investigación de Accidentes Aéreos de Panamá (OFINVAA) se emite de acuerdo a las disposiciones establecidas en el Anexo 13 de la Organización de Aviación Civil Internacional y del Reglamento Aeronáutica Civil de Panamá.

Todas las investigaciones que se realizan tienen como único objetivo la mejora de la seguridad aérea y no tienen la intención de establecer culpa o responsabilidad. Las investigaciones realizadas son independientes y llevadas a cabo sin perjuicio de cualquier acción judicial o administrativa que se pueda tomar para determinar la culpa o la responsabilidad.

Este documento es un Informe Preliminar y ha sido preparado con base a la **información inicial** recolectada durante el curso de la investigación, sin ningún tipo de análisis. Nada en la presentación de este documento, o en ninguno de los puntos planteados en él, debe interpretarse como una indicación de las conclusiones de la investigación.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE C	
	PÁGINAS:	284 DE 334
	REVISIÓN:	ORIGINAL
	FECHA:	06-mayo-2022

CODIFICACIÓN DEL SUCESO



TABLA DE CONTENIDO

PORTADA 1

ADVERTENCIA

TABLA DE CONTENIDO

DEFINICIONES (Si son aplicables)

ABREVIATURAS (Siempre, y solo las que sean aplicables a la investigación)

SINOPSIS

RESUMEN

1. INFORMACIÓN FACTUAL

1.1 Reseña del vuelo

1.2 Lesiones personales

1.3 Daños sufridos por la aeronave

1.3.1 Subtítulo.....

1.4 Otros daños

1.5 Información personal.....

1.6 Información sobre la aeronave y el mantenimiento.....

1.6.1 Subtítulo (si se requiere).....

1.6.2 Otro subtítulo (si se requiere).....

1.7 Información Meteorológica

1.7.1 Subtítulo (si se requiere).....

1.8 Ayudas para la Navegación

1.8.1 Subtítulo (si se requiere).....

1.9 Comunicaciones.....

1.9.1 Subtítulo (si se requiere).....

1.10 Información del Aeródromo.....

1.10.1 Subtítulo (si se requiere).....

1.11 Registradores de Vuelo.....



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE C	
	PÁGINAS:	285 DE 334
	REVISIÓN:	ORIGINAL
	FECHA:	06-mayo-2022

CODIFICACIÓN DEL SUCESO

1.11.1 Subtítulo (si se requiere).....

1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto

1.13 Información médica y patológica.....

1.13.1 Subtítulo (si se requiere).....

1.14 Incendio

1.14.1 Subtítulo (si se requiere).....

1.15 Aspectos de supervivencia

1.16 Ensayos e investigaciones

1.17 Información orgánica y de dirección.....

1.17.1 Subtítulo (si se requiere).....

1.18 Información adicional

1.18.1 Subtítulo (si se requiere).....

1.19 Técnicas útiles o eficaces de investigación.....



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE C	
	PÁGINAS:	286 DE 334
	REVISIÓN:	ORIGINAL
	FECHA:	06-mayo-2022

Instrucciones de llenado del formulario de Informe Preliminar AAC/OFINVAA/001B

1. Código del suceso: cada suceso (incidente, accidente o incidente grave) va a ser identificado a través de un código para registro y control de OFINVAA, el cual se conformará de la siguiente manera:
- Siglas del suceso (ACCID, SINCID o INCID), más
 - Número secuencial del suceso (cada suceso llevará su secuencia), más
 - Matrícula completa de la aeronave, más
 - Año del suceso

Por ejemplo:

ACCID-001-HP-1234-2021

INCID-005-N1234-2020

SINCID-001-HP-0000XYZ-2021

2. Nombre del informe= INFORME FINAL DE ACCIDENTE, INCIDENTE O INCIDENTE GRAVE
3. Detalles del evento o suceso:
- Título del evento= colocar ACCIDENTE, INCIDENTE O INCIDENTE GRAVE
 - Matrícula: colocar el número completo de la matrícula, incluyendo el designador comercial, si aplica.
 - Fecha del suceso: día-mmm-yyyy
 - Ubicación del suceso: Provincia, Distrito, ciudad, corregimiento
 - Coordenadas

4. Advertencia: se aclara que el objetivo del informe.
5. Tabla de contenido: se detalla todos los puntos que se cubren en el informe para cumplir con las disposiciones del ~~Anexo 13 de la OACI, el Documento 9756~~, Parte IV.

Nota: Este formulario es utilizado para reportar el Informe Preliminar tanto de un incidente, accidente o incidente grave. Se diferencia de los otros informes por el color verde amarillo de la plantilla de diseño de Word. Dependiendo del suceso, el contenido puede variar.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE C	
	PÁGINAS:	287 DE 334
	REVISIÓN:	ORIGINAL
	FECHA:	06-mayo-2022

AAC-OFINVAA-F012

INFORME FINAL



OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS
(OFINVAA)

CODIFICACIÓN DEL SUCESO

1

2

INFORME FINAL

TÍTULO DEL EVENTO:
Matrícula:
Aeronave: Marca/modelo/número de serie:
Fecha del suceso:
Ubicación del suceso:
Coordenadas:

3



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE C	
	PÁGINAS:	288 DE 334
	REVISIÓN:	ORIGINAL
	FECHA:	06-mayo-2022

CODIFICACIÓN DEL SUCESO

ADVERTENCIA



El presente Informe Final refleja los resultados de la investigación técnica adelantada por la Autoridad Aeronáutica Civil a través de la Oficina de Investigación de Accidentes aéreos (OFINVAA), en relación con el evento que se investiga, a fin de determinar las causas probables y los factores contribuyentes que lo produjeron. Así mismo, formula recomendaciones de seguridad operacional con el fin de prevenir la repetición de eventos similares y mejorar, en general, la seguridad operacional.

Con fundamento en los artículos 105, 106 y 109 de la Ley 21 del 29 de enero de 2003 que regula la Aviación Civil y artículo 4, Capítulo III, del Libro XXVI Parte I, Reglamento de aviación civil de Panamá (RACP), el presente informe técnico es elaborado por la Oficina de Investigación de Accidentes de Aviación Civil de la Autoridad Aeronáutica Civil, con relación a las circunstancia, causas y consecuencias que produjera un accidente de aviación objeto de la investigación

Por lo tanto, ningún contenido de este Informe Final, y en particular las conclusiones, las causas probables, los factores contribuyentes y las recomendaciones de seguridad operacional tienen el propósito de señalar culpa o responsabilidad.

Consecuentemente, el uso que se haga de este Informe Final para cualquier propósito distinto al de la prevención de futuros accidentes e incidentes aéreos, y especialmente para fines legales o jurídicos, es contrario a los propósitos de la seguridad operacional y puede constituir un riesgo para la seguridad de las operaciones.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE C	
	PÁGINAS:	289 DE 334
	REVISIÓN:	ORIGINAL
	FECHA:	06-mayo-2022

CODIFICACIÓN DEL SUCESO

TABLA DE CONTENIDO



ADVERTENCIA 2

ABREVIATURAS 6

SINOPSIS 7

1. INFORMACIÓN FACTUAL..... 8

 1.1 Reseña del Vuelo 8

 1.2 Lesiones a personas..... 8

 1.3 Daños sufridos a la aeronave 8

 1.3.1 Subtítulo 8

 1.4 Otros daños 9

 1.5 Información sobre el personal 9

 1.6 Información sobre la aeronave 9

 1.6.1 Subtítulo si se requiere 10

 1.6.2 Otro subtítulo si se requiere 10

 Antecedentes de los motores..... 10

 Antecedentes de la Hélice 11

 1.7 Información Meteorológica 11

 1.7.1 Subtítulo si se requiere 11

 1.8 Ayudas a la navegación..... 12

 1.8.1 Subtítulo si se requiere 12

 1.9 Comunicaciones 12

 1.9.1 Subtítulo si se requiere 12

 1.10 Información del aeródromo 12

 1.10.1 Subtítulo si se requiere 12

 1.11 Registradores de vuelo..... 12

 1.11.1 Subtítulo si se requiere 12

 1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto..... 12

 1.13.1 Subtítulo si se requiere 13

 1.14 Incendio 13

 1.14.1 Subtítulo si se requiere 13

 1.15 Aspectos de supervivencia 13

 1.16 Ensayo e investigaciones 13

 1.17 Información orgánica y de dirección 13



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE C	
	PÁGINAS:	290 DE 334
	REVISIÓN:	ORIGINAL
	FECHA:	06-mayo-2022

CODIFICACIÓN DEL SUCESO

1.17.1 Subtítulo si se requiere	14
1.18 Información adicional.....	14
1.18.1 Subtítulo si se requiere	14
Técnicas de investigación útiles o eficaces.....	14
2. ANALISIS.....	14
2.1 Operaciones de vuelo.....	15
2.2.1 Subtítulo si se requiere	15
2.2 Aeronave	15
2.2.3 Subtítulo si se requiere	15
2.3 Aeródromo	15
2.4 Meteorología.....	15
2.5 Aspectos organizacionales	15
2.6 Factores Humanos	15
2.6.1 Factores psicológicos y fisiológicos que afectaban al personal.....	15
2.7 Conclusiones propias del Investigador	15
2.7.1 Subtítulo si se requiere	15
2.8 Registradores	15
2.8.1 Subtítulo si se requiere	16
2.9 Supervivencia	16
2.10 Análisis de otros Factores	16
2.10.1 Subtítulo si se requiere	16
3. CONCLUSIÓN	16
3.1 Conclusiones	16
3.2 Causa(s) probable(s).....	16
3.3 Factores Contribuyentes.....	16
3.4 Taxonomía OACI	16
4. RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL	17
ANEXOS	18



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE C	
	PÁGINAS:	291 DE 334
	REVISIÓN:	Original
	FECHA:	06-mayo-2022

Instrucciones de llenado del formulario de Informe Final
AAC/OFINVAA/001

1. Código del suceso: cada suceso (incidente, accidente o incidente grave) va a ser identificado a través de un código para registro y control de OFINVAA, el cual se conformará de la siguiente manera:
- Siglas del suceso (ACCID, SINCID o INCID), más

• Número secuencial del suceso (cada suceso llevará su secuencia), más

• Matrícula completa de la aeronave, más

• Año del suceso

Por ejemplo:

ACCID-001-HP-1234-2021

INCID-005-N1234-2020

SINCID-001-HP-0000XYZ-2021

2. Nombre del informe= INFORME FINAL DE ACCIDENTE, INCIDENTE O INCIDENTE GRAVE
3. Detalles del evento o suceso:
- Título del evento= colocar ACCIDENTE, INCIDENTE O INCIDENTE GRAVE

• Matrícula: colocar el número completo de la matrícula, incluyendo el designado comercial, si aplica.

• Fecha del suceso: día-mmm-yyyy

• Ubicación del suceso: Provincia, Distrito, ciudad, corregimiento

• Coordenadas
4. Advertencia: se aclara que el objetivo del informe.
5. Tabla de contenido: se detalla todos los puntos que se cubren en el informe para cumplir con las disposiciones del Libro XXVI ⇐

Nota: Este formulario es utilizado para reportar el Informe Final tanto de un incidente, accidente o incidente grave. Se diferencia de los otros informes por el color azul de la plantilla de diseño de Word. Dependiendo del suceso, el contenido puede variar.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE C	
	PÁGINAS:	292 DE 334
	REVISIÓN:	Original
	FECHA:	06-mayo-2022

CLASE DE SUCESO-#SUCESO-MATRICULA-AÑO

□

ABREVIATURAS

(Siempre, y solo las que sean aplicables a la investigación)

XXXXXX

XXXXXX

XXXXXX

XXXXXX



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE C	
	PÁGINAS:	293 DE 334
	REVISIÓN:	Original
	FECHA:	06-mayo-2022

CLASE DE SUCESO-#SUCESO-MATRICULA-AÑO

SINOPSIS

- Aeronave
- Modelo
- Número de serie
- Fecha y hora
- Lugar
- Coordenadas
- Tipo de Operación
- Personas a bordo
- Operador

Describa brevemente toda la información pertinente relativa a la: notificación del accidente a las autoridades nacionales y a autoridades extranjeras; identificación de las autoridades encargadas de la investigación de accidentes y representación acreditada; organización y marcha de la investigación; autoridad que expide el informe y fecha de publicación.

Resumen

Breve resumen de las circunstancias que condujeron al accidente.

Incluya las causas probables, los factores contribuyentes y escriba el número de recomendaciones de seguridad operacional que se emitieron.

Fotografía No. 1: Título de la foto



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE C	
	PÁGINAS:	294 DE 334
	REVISIÓN:	Original
	FECHA:	06-mayo-2022

CLASE DE SUCESO-#SUCESO-MATRICULA-AÑO

1. INFORMACION FACTUAL

1.1 Reseña del Vuelo

Escriba acá la historia del vuelo. Debe ser más detallada que el Resumen. Como una guía utilice el siguiente esquema:

Identificación del vuelo, fecha, tipo de operación, programación, itinerario, punto y hora de salida (local y UTC), punto de aterrizaje previsto.

Preparación del vuelo, descripción del vuelo y de los sucesos que condujeron al accidente, incluida la reconstrucción de la parte de la trayectoria de vuelo pertinente, si es apropiado.

Lugar (latitud, longitud y elevación), hora del accidente (local o UTC) e indicación de si ocurrió de día o de noche.

Descripción general del estado de la aeronave, estado de los ocupantes, aspectos de supervivencia y rescate.

1.2 Lesiones a personas

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros	Total
Mortales	-	-	-	-
Graves	-	-	-	-
Leves	-	-	-	-
Ilesas	-	-	-	-
Total	-	-	-	-

1.3 Daños sufridos a la aeronave

Breve exposición de los daños sufridos por la aeronave en el accidente (destruida, con daños mayores, con daños menores, o intacta).



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE C	
	PÁGINAS:	295 DE 334
	REVISIÓN:	Original
	FECHA:	06-mayo-2022

Descripción de los daños discriminándolos por partes y/o sistemas de la aeronave.

Si requiere subtítulos, siga el siguiente esquema: (se aplica igual esquema para todos los numerales, cuando sea necesario).

1.3.1 Subtítulo

- a. Si hay listados siga este orden y forma...
- b. Continúe el listado...
- c. Si requiere un nivel inferior utilice:
 - 1) Números
 - 2) Continúe...
- d. O también puede usar viñetas...
 - Esta viñeta
 - Continúe...

1.4 Otros daños

Breve descripción de los daños sufridos por objetos que no sean la aeronave.

1.5 Información sobre el personal

Piloto al mando	
Nacionalidad	
Edad	
Tipo de Licencia	
Habilitaciones	
Certificado medico	
Total de horas de vuelo	
Total horas en el equipo	
Horas de vuelo últimos 90 días:	
Horas de vuelo últimos 30 días:	
Horas de vuelo últimas 24 horas:	



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE C	
	PÁGINAS:	296 DE 334
	REVISIÓN:	Original
	FECHA:	06-mayo-2022

Proporcione información adicional de la tripulación sobre limitaciones médicas en la licencia, los últimos cursos realizados, exámenes y chequeos presentados y sus resultados, información pertinente sobre últimas 24 horas de servicio y de descanso.

Breve reseña de la calificación y experiencia de los demás tripulantes.

Información pertinente relativa a otro personal, por ejemplo, servicios de tránsito aéreo, mantenimiento, despacho, y demás personal que se considere directamente involucrado, cuando corresponda.

1.6 Información sobre la aeronave

Aeronave	
Matricula	
Fabricante	
Modelo	
Número de serie	
Año de fabricación	
Tipo de motor	
Peso máximo de despegue	
Certificado tipo	
Total de horas de vuelo	
Total de ciclos de vuelo	
Horas desde la última inspección anual	

Proporcione información adicional de la aeronave sobre las últimas inspecciones y trabajos de mantenimiento que se le efectuaron, registros en la documentación de mantenimiento.

Breve descripción sobre las condiciones de aeronavegabilidad y el mantenimiento de la aeronave (deberá incluirse una indicación de las deficiencias conocidas con anterioridad al vuelo, y de las surgidas durante el



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE C	
	PÁGINAS:	297 DE 334
	REVISIÓN:	Original
	FECHA:	06-mayo-2022

mismo, o de las conocidas durante la investigación, en el caso de que hayan tenido influencia en el accidente).

Identificación de la facilidad e idoneidad del personal a cargo del mantenimiento de la aeronave; cumplimiento del programa de mantenimiento; trazabilidad de los componentes; programas de calidad y confiabilidad. Aplicación del SMS a los programas de mantenimiento.

Breve exposición sobre la performance, si es pertinente, y respecto a si la masa y el centro de gravedad se hallaban dentro de los límites prescritos (Peso y Balance), durante la fase de operación en que ocurrió el accidente. (De no ser así y en el caso de que hubiesen tenido influencia en el accidente, proporcionar detalles).

Tipo de combustible utilizado. Información sobre análisis de combustible.

1.6.1 Subtítulo si se requiere

Escriba aquí...

- a) Escriba aquí...
 - 1) Escriba aquí

1.6.2 Otro subtítulo si se requiere

Antecedentes de los motores

Motor		
Posición	#1	#2
Fabricante		
Modelo		
No. de serie		
Tiempo Total (TSN)		
Total de ciclos de vuelo		
Horas entre overhaul (TBO)		
Horas desde el último overhaul (TSO)		



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE C	
	PÁGINAS:	298 DE 334
	REVISIÓN:	Original
	FECHA:	06-mayo-2022

(Proporcione información adicional de la aeronave sobre las últimas inspecciones y trabajos de mantenimiento que se le efectuaron, registros en la documentación de mantenimiento).

Antecedentes de la Hélice

Hélice		
Posición	#1	#2
Fabricante		
Modelo		
No. de serie		
Tiempo Total (TSN)		
Total de ciclos de vuelo		
Horas entre overhaul (TBO)		
Horas desde el último overhaul (TSO)		

1.7 Información Meteorológica

Breve exposición y análisis de las condiciones meteorológicas reinantes antes y durante el suceso, correspondiente a las circunstancias, incluidos el pronóstico y las condiciones reales, indicando la información meteorológica de que disponía la tripulación.

Condiciones de la luz natural en el momento de producirse el accidente (luz del sol, luz de la luna, crepúsculo, etc.).

1.7.1 Subtítulo si se requiere

Escriba aquí

1.8 Ayudas a la navegación



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE C	
	PÁGINAS:	299 DE 334
	REVISIÓN:	Original
	FECHA:	06-mayo-2022

Información pertinente sobre las ayudas para la navegación, comprendidas las ayudas para el aterrizaje, tales como ILS, MLS, NDB, PAR, VOR, ayudas terrestres visuales, etc., y su eficiencia en aquel momento.

1.8.1 Subtítulo si se requiere

Escriba aquí...

1.9 Comunicaciones

Información pertinente sobre las comunicaciones del servicio móvil aeronáutico y del servicio fijo aeronáutico y su eficacia.

1.9.1 Subtítulo si se requiere

Escriba aquí...

1.10 Información del aeródromo

Información pertinente referente al aeródromo, a sus instalaciones y servicios y al estado de los mismos, o al área de despegue o de aterrizaje, si no se tratara de un aeródromo.

1.10.1 Subtítulo si se requiere

Escriba aquí...

1.11 Registradores de vuelo

Ubicación de los registradores de datos de vuelo, de voz y de posicionamiento de la aeronave, su estado después de recuperado y datos pertinentes facilitados por los mismo.

1.11.1 Subtítulo si se requiere

Escriba aquí...

1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE C	
	PÁGINAS:	300 DE 334
	REVISIÓN:	Original
	FECHA:	06-mayo-2022

Información general sobre el lugar del accidente y la forma en que quedaron distribuidos los restos; fallas detectadas en el material o funcionamiento incorrectos de los componentes. No se suelen dar detalles referentes al lugar y Estado de los diferentes elementos, a no ser que sea necesario indicar una rotura de la aeronave sobrevenida con anterioridad al impacto. Los diagramas, cartas y fotografías pueden incluirse en esta sección o agregarse en los apéndices.

1.13 Información médica y patológica

Breve descripción de los resultados de la investigación emprendida y datos pertinentes obtenidos de ella.

1.13.1 Subtítulo si se requiere

Escriba aquí...

1.14 Incendio

En el caso de que se hubiese presentado y/o declarado un incendio, información sobre el mismo, como: en qué etapa del vuelo se inició, en qué parte de la aeronave, su origen (frenos, carga, eléctrico, explosivos, superficies calientes, combustible, etc.), tiempo que tardaron en identificarlo, tiempo en ser intervenido y sobre el equipo extintor utilizado, así como su eficacia.

1.14.1 Subtítulo si se requiere

Escriba aquí...

1.15 Aspectos de supervivencia

Breve descripción de la búsqueda, evacuación y salvamento: lugar en que se hallaban la tripulación y pasajeros en relación con las heridas sufridas; rotura de estructuras tales como asientos y herrajes de fijación de los cinturones de seguridad.

1.16 Ensayo e investigaciones

Breve indicación de los resultados de los ensayos e investigaciones que haya sido necesario practicar.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE C	
	PÁGINAS:	301 DE 334
	REVISIÓN:	Original
	FECHA:	06-mayo-2022

1.17 Información orgánica y de dirección

Información pertinente de las entidades y administraciones que influyen en las operaciones de las aeronaves. Las entidades comprenden, por ejemplo, el explotador; los servicios de tránsito aéreo, los organismos que prestan servicios de aerovías, aeródromo y meteorológicos y las autoridades normativas. La información podría incluir, sin que esta lista sea exhaustiva, la estructura y funciones de las entidades, sus recursos, situación económica, criterios y normas administrativas y su marco normativo.

Otros aspectos que se deben explicar o describir aquí son:

Manuales, estándares de operación, procedimientos y otros documentos aprobados y disponibles en el explotador y en otras organizaciones para la conducción de las operaciones. Actualizaciones, pertinencia con el tipo de operación que efectuaba la aeronave que sufrió el evento.

Descripción de los Sistema de Gestión de Seguridad Operacional, SMS, su efectividad, interacción entre las dependencias de la organización y el SMS; gestión de riesgos; análisis de pistas, aeródromos y rutas.

Actualización y aplicación del Plan de Acción de Emergencia y del Plan Apoyo a Víctimas y Familiares de Accidentes Aéreos.

Cumplimiento de los procedimientos de notificación del evento a la Autoridad de Investigación de Accidentes.

1.17.1 Subtítulo si se requiere

Escriba aquí...

1.18 Información adicional

Otra información pertinente no incluida en 1.1 a 1.17, incluida información sobre registros de audio, video y radar de los aeropuertos y de los servicios de tránsito aéreo prestados la aeronave o aeronaves.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE C	
	PÁGINAS:	302 DE 334
	REVISIÓN:	Original
	FECHA:	06-mayo-2022

Identificación del tipo de operación en relación con las Especificaciones de Operación; procedimiento de programación del vuelo; seguimiento del vuelo por parte del Operador.

Descripción de la falla, emergencia o condición que desencadenó el evento y del procedimiento establecido por el operador. Descripción de los procedimientos aplicados por la tripulación.

1.18.1 Subtítulo si se requiere

Escriba aquí...

Técnicas de investigación útiles o eficaces

Cuando se hayan utilizado técnicas de investigación durante la misma, indíquese brevemente la razón del empleo de esas técnicas, y mencionense al mismo tiempo sus características principales, así como al describir los resultados en las subsecciones apropiadas 1.1 a 1.18.

2. ANALISIS

En esta sección se debe analizar, según proceda, únicamente la información documentada en el Numeral 1., Información Factual, y que sea pertinente para la determinación de las conclusiones, de las causas y de los factores contribuyentes.

Dependiendo de las características del evento y de la investigación, el Análisis debe contener, por ejemplo, los siguientes aspectos.

2.1 Operaciones de vuelo

Incluyendo, por ejemplo:

Calificación de la tripulación.

Comparación de los procedimientos establecidos en los manuales o listas de chequeo, con aquellos que aplicó la tripulación.

Control de tránsito aéreo, comunicaciones y ayudas a la navegación



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE C	
	PÁGINAS:	303 DE 334
	REVISIÓN:	Original
	FECHA:	06-mayo-2022

Análisis de varios cursos de acción, de hipótesis.

Conclusiones propias del Investigador.

2.1.1 Subtítulo si se requiere

Escriba aquí...

2.2 Aeronave

Mantenimiento de aeronave

Rendimiento de la aeronave

Peso y balance

Instrumentos de la aeronave

Sistemas de la aeronave

Conclusiones propias del Investigador.

2.2.3 Subtítulo si se requiere

Escriba aquí...

2.3 Aeródromo

2.4 Meteorología

2.5 Aspectos organizacionales

2.6 Factores Humanos

2.6.1 Factores psicológicos y fisiológicos que afectaban al personal.

2.7 Conclusiones propias del Investigador

2.7.1 Subtítulo si se requiere

Escriba aquí...

2.8 Registradores

Análisis de los contenidos de los Registradores de Vuelo, con la descripción de las desviaciones (si las hay) e información de importancia para la investigación, y el análisis y conclusiones propias del Investigador.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE C	
	PÁGINAS:	304 DE 334
	REVISIÓN:	Original
	FECHA:	06-mayo-2022

2.8.1 Subtítulo si se requiere

Escriba aquí...

2.9 Supervivencia

2.9.1 Respuesta del servicio de salvamento y extinción de incendios

2.9.2 Análisis de las víctimas fatales y las lesiones

2.9.3 Aspectos relativos a la supervivencia

2.10 Análisis de otros Factores

Si es aplicable.

2.10.1 Subtítulo si se requiere

Escriba aquí...

3. CONCLUSIÓN

3.1 Conclusiones

Las Conclusiones son una relación de hechos, hallazgos, condiciones, resultados, datos, causas e información conectiva necesaria, de todo lo encontrado, analizado y concluido dentro de la investigación.

Deben ser redactadas en frases cortas, sin incluir información nueva o no contemplada en otras secciones de la investigación, sin citar la fuente, pues ya son conclusiones a las cuales llega el Investigador.

Se deben presentar, hasta donde sea posible, orden cronológico, empezando con la descripción de las condiciones de la tripulación, la infraestructura, la aeronave, la meteorología y otros aspectos aplicables, antes de iniciar la operación, y terminando con los resultados (lesiones, daños).

Pueden estar agrupadas por áreas: generales, tripulación, aeronave, infraestructura.

En el listado de las conclusiones debe ser posible identificar las causas, las cuales se presentan específicamente a continuación.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE C	
	PÁGINAS:	305 DE 334
	REVISIÓN:	Original
	FECHA:	06-mayo-2022

3.2 Causa(s) probable(s)

Deben estar fundamentadas en el Análisis y en las Conclusiones. No pueden contener elementos nuevos.

La(s) causa(s) probable(s) es usualmente la que hizo inevitable el accidente. Aunque pueden ser varias.

3.3 Factores Contribuyentes

En los factores contribuyentes se deben tener en cuenta aspectos organizacionales, factores humanos (fatiga) y de infraestructura, entre otros.

Continúe aquí...

3.4 Taxonomía OACI

XXXX:Descripción en idioma español

4. RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL

REC.01- (Clase de Suceso)-(#del evento)-(Año)

Las recomendaciones deben estar orientadas a corregir las causas probables y los factores contribuyentes. Adicionalmente, se deben formular recomendaciones para corregir deficiencias del sistema de aviación que hayan sido detectadas en el proceso de investigación, que si haber influido en la ocurrencia del evento, se deben corregir para mejorar la seguridad operacional.

Debe identificarse claramente a quien va dirigida la recomendación. Cuando se trate de un explotador, se debe dirigir al Ejecutivo Responsable y no a dependencia alguna en particular.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE C	
	PÁGINAS:	306 DE 334
	REVISIÓN:	Original
	FECHA:	06-mayo-2022

ANEXOS

- 1. ANEXO No. 1: Título del anexo
- 2. ANEXO No. 2: Título del anexo



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE C	
	PÁGINAS:	307 DE 334
	REVISIÓN:	Original
	FECHA:	06-mayo-2022

ANEXO No. 1: TÍTULO DEL ANEXO

AUTORIDAD AERÓNAUTICA CIVIL DE PANAMÁ
OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS DE PANAMÁ
Panamá, xxxxxx 2024
Tels.:(507) 524-4039
ofinvaa@aeronautica.gob.pa



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE C	
	PÁGINAS:	308 DE 334
	REVISIÓN:	Original
	FECHA:	06-mayo-2022

AAC-OFINVAA-F013

DECLARACIÓN PROVISIONAL



OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS
(OFINVAA)

[CODIFICACION DEL SUCESO] 1

2 **DECLARACIÓN PROVISIONAL**

TÍTULO DEL EVENTO:
Aerovuelo:
Aeronave: Marca/modelo/número de serie:
Fecha del suceso:
Ubicación del suceso:
Coordenadas:

3

AAC/OFINVAA/001ARev. Original – 06 de mayo de 2022Página 1 de 6



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE C	
	PÁGINAS:	309 DE 334
	REVISIÓN:	Original
	FECHA:	06-mayo-2022

[CODIFICACIÓN DEL SUCESO]

ADVERTENCIA

4

Dando cumplimiento al Convenio de Aviación Civil Internacional - Anexo 13, capítulo 6, párrafo 6.6 y a las - artículos 105 y 106 de la Ley 21 del 29 de enero de 2003, Regulaciones de Aviación Civil de Panamá RACP 13 Capítulo 3, numeral 3.1, la Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos (OFINVAA) emite la presente Declaración Provisional con relación a las circunstancia, causas y consecuencias que produjeran el suceso con la finalidad de informar sobre el progreso de la investigación y las recomendaciones a la seguridad operacional.

Ningún contenido de este Declaración Provisional, y en particular las conclusiones, las causas probables, los factores contribuyentes y las recomendaciones de seguridad operacional tienen el propósito de señalar culpa o responsabilidad. Por lo tanto, el uso que se haga de esta Declaración Provisional para cualquier propósito distinto al de la prevención de futuros accidentes e incidentes aéreos, y especialmente para fines legales o jurídicos, es contrario a los propósitos de la seguridad operacional y puede constituir un riesgo para la seguridad de las operaciones.

Si el Informe Final no puede ponerse a disposición del público en un plazo de 12 meses. La AAC de Panamá, pondrá a disposición del público una Declaración Provisional en cada aniversario del suceso, indicando el progreso de la investigación y cualquier tema o cuestión de seguridad operacional que se haya suscitado.

[CODIFICACIÓN DEL SUCESO]

TABLA DE CONTENIDO

5

PORTADA	1
ADVERTENCIA	
TABLA DE CONTENIDO	
DEFINICIONES (Si son aplicables)	
ABREVIATURAS (Siempre, y solo las que sean aplicables a la investigación)	
SINOPSIS	
RESUMEN	
1. INFORMACIÓN FACTUAL	
1.1 Reseña del vuelo	
1.2 Lesiones personales	
1.3 Daños sufridos por la aeronave	
1.3.1 Subtítulo	
1.4 Otros daños	
1.5 Información personal	
1.6 Información sobre la aeronave y el mantenimiento	
1.6.1 Subtítulo (si se requiere)	
1.6.2 Otro subtítulo (si se requiere)	
1.7 Información Meteorológica	
1.7.1 Subtítulo (si se requiere)	
1.8 Ayudas para la Navegación	
1.8.1 Subtítulo (si se requiere)	
1.9 Comunicaciones	
1.9.1 Subtítulo (si se requiere)	
1.10 Información del Aeródromo	
1.10.1 Subtítulo (si se requiere)	
1.11 Registradores de Vuelo	
1.11.1 Subtítulo (si se requiere)	
1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto	
1.13 Información médica y patológica	

AAC/OFINVAA/001A Rev. Original – 06 de mayo de 2022 Página 4 de 6



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE C	
	PÁGINAS:	310 DE 334
	REVISIÓN:	Original
	FECHA:	06-mayo-2022

[CODIFICACIÓN DEL SUCESO]	
1.13.1 Subtítulo (si se requiere).....	
1.14 Incendio	
1.14.1 Subtítulo (si se requiere)	
1.15 Aspectos de supervivencia	
1.16 Ensayos e investigaciones	
1.17 Información orgánica y de dirección.....	
1.17.1 Subtítulo (si se requiere)	
1.18 Información adicional	
1.18.1 Subtítulo (si se requiere)	
1.19 Técnicas útiles o eficaces de investigación.....	
2. Desarrollo de la investigación.....	
3. Próximas acciones.....	
4. Recomendaciones de seguridad operacional/ Previstas (Si aplica)	
INDICES DE ANEXOS.....	

Instrucciones de llenado del formato de Declaración Provisional AAC/OFINVAA/001^a.

1. Código del suceso: cada suceso (incidente, accidente o incidente grave) va a ser identificado a través de un código para registro y control de OFINVAA, el cual se conformará de la siguiente manera:
- Siglas del suceso (ACCID, SINCID o INCID), más

• Número secuencial del suceso (cada suceso llevará su secuencia), más

• Matrícula completa de la aeronave, más

• Año del suceso

Por ejemplo:

ACCID-001-HP-1234-2021

INCID-005-N1234-2020

SINCID-001-HP-0000XYZ-2021

2. Nombre del informe= INFORME PROVISIONAL DE ACCIDENTE, INCIDENTE O



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE C	
	PÁGINAS:	311 DE 334
	REVISIÓN:	Original
	FECHA:	06-mayo-2022

INCIDENTE GRAVE

3. Detalles del evento o suceso:

- Título del evento= colocar ACCIDENTE, INCIDENTE O INCIDENTE GRAVE
- Matrícula: colocar el número completo de la matrícula, incluyendo el designador comercial, si aplica.
- Fecha del suceso: día-mmm-yyyy
- Ubicación del suceso: Provincia, Distrito, ciudad, corregimiento
- Coordenadas

4. Advertencia: se aclara el objetivo del informe.

Tabla de contenido: se detalla todos los puntos que se cubren en la declaración provisional para cumplir con las disposiciones del Anexo 13 de la OACI, el Documento 9756, Parte IV.

Nota: Este formato es utilizado para reportar la Declaración Provisional tanto de un incidente, accidente o incidente grave. Se diferencia de los otros informes por el color amarillo de la plantilla de diseño de Word.

Nota: El contenido de la Declaración Provisional puede variar dependiendo del suceso. Debe incluirse los pormenores del progreso de la investigación y cualquier cuestión de seguridad operacional que lo amerite.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE C	
	PÁGINAS:	312 DE 334
	REVISIÓN:	Original
	FECHA:	06-mayo-2022

AAC-OFINVAA-F014

LISTA DE VERIFICACIÓN - RESPUESTA INICIAL AL RECIBIR LA NOTIFICACIÓN INTERNACIONAL POR PARTE DE OTRO ESTADO

No.	Tarea	Realizado por (Nombre)	(Fecha/Hora)	Firma
1	Comunicar al jefe de OFINVAA			
2	Acusar el recibido de la notificación e informar la intención de nombrar un Representante Acreditado.			
3	Suministrar al Estado que conduce la investigación, información detallada sobre las mercancías peligrosas que se encontraran a bordo de la aeronave.			
4	Establecer contacto con inspector de operaciones (POI) de AAC o el operador de la aeronave, para suministrar, las necesidades de la autoridad investigadora de accidentes de Información sobre aeronave y su tripulación.			
5	Consultar si se designan o no asesores por parte del explotador.			



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE C	
	PÁGINAS:	313 DE 334
	REVISIÓN:	01
	FECHA:	22-agosto-2024

AAC-OFINVAA-F015

LISTA DE CONTACTOS IMPORTANTES

Lista de contactos (AAC)					
#	Nombre	Dependencia	Teléfono	Celular	Correo
1	Victor Barrios	OFINVAA	524-4037	6525-2068	victor.barrios@aeronautica.gob.pa
2	Manuel Garcia	OFINVAA	524-4038	6615-8986	manuel.garcia@aeronautica.gob.pa
3	Sebastián Díaz	OFINVAA	524-4036	6614-4986	sebastian.diaz@aeronautica.gob.pa
4	Miguel Pastor	OFINVAA	524-4039	6643-6385	miguel.pastor@aeronautica.gob.pa
5	Investigador de turno	OFINVAA		6679-7648	ofinvaa@aeronautica.gob.pa
6	Inspector de turno	AVSEC		6945-7688	
7	Darlenis Cerrud	AVSEC	524-4008		darlenis.cerrud@aeronautica.gob.pa
8	Operacional de turno	Torre MAG	524-9416		
9	Torre	Torre MAG	524-9417		
10	Operaciones MAG	Operaciones	524-9424		
11	COE/SAR	SAR	524-9439/9438		
12	José Hurtado	SAR		6780-6890	manuel.hurtado@aeronautica.gob.pa
13	Oficina de Gestión Aeronáutica	OGA Tocumen		6949-4399	
14	Oficina de Gestión Aeronáutica	Inspectores	524-4744		
15	Pronostico OMA	MET/Tocumen	524-4729		
16	Operaciones Tocumen	Tocumen, S.A	238-4045		
17	Operaciones Panamá Pacífico	Tocumen, S.A	520-4008		



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE C	
	PÁGINAS:	314 DE 334
	REVISIÓN:	Original
	FECHA:	06-mayo-2022

18	Operaciones Panamá David	Tocumen, S.A	728-0522		
19	Operaciones Scarlett Martínez	Tocumen, S.A	993-3819/3813		
20	Torre	Torre MPSM	906-1009		
21	José Feullet	D. Aeropuertos/Contadora		6677-1194	
22	Bocas del Toro (Isla Colón)	Administración	757-9010		
23	Bocas del Toro (Isla Colón)	Torre de control	750-0694		
24	Bocas del Toro (Changuinola)	Administración	750-0689		
25	Bocas del Toro (Changuinola)	Torre de control	750-0686		
26	Santiago	Administración	935-0581		
27	Santiago	Torre de control	935-0579		
28	Chitré	Administración	913-0737		
29	Chitré	Torre de control	913-0734/0735		
30	Jacinta Barrios	Pedasi		6733-2648	
31	Ivoni Jimenez	Pedasi		6665-1471	
32	Jennifer Quintana	Penonomé		6349-6309	
33	Rubén Ríos	DNVA		6295-2844	ruben.rios@aeronautica.gob.pa
34	Ana Teresa Castro	DSA/AIR	524-3948	6249-5070	teresa.castro@aeronautica.gob.pa
35	Anoland Mc Donald	DSA/OPS	524-4737	6672-2369	anoland.mcdonaldr@aeronautica.gob.pa
36	José Murillo	SEI MAG	524-9414	6781-6950	jose.murillo@aeronautica.gob.pa
Lista de contactos (Mercancías Peligrosas)					
#	Nombre	Dependencia	Teléfono	Celular	Correo
1	Victor Muños	Rex Cargo	238-4985		



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE C	
	PÁGINAS:	315 DE 334
	REVISIÓN:	Original
	FECHA:	06-mayo-2022

2	GCI Cargo	Avelino Díaz	238-4896	6648-6117	
3	Miami Express	Agusto Lewis	270-1155		
4	Carga Transistmica	Homero		6249-9831	
5	Panalpina	Ariksa Quiroz	238-4907		
6	Dualtec Cargo Panamá	Alfredo Welch		6214-4866	
7	Servicarga	Porfirio Guerra	238-3929		
8	Coopadasa	Javier Gómez	238-3372		
9	Tabosa	José Lucero	238-4415		
10	PACT	Leonardo Pineda		6090-2822	
11	Tocumen Storage	Ronald Serrano	238-4001/4915		
12	GYRAG	Ricardo Robinson		6673-5178	
13	DHL	Denis Ramos		6951-8683	

Lista de contactos (Operadores)					
#	Nombre	Dependencia	Teléfono	Celular	Correo
1	Miguel Coba	DHL		6677-6464	Miguel.Coba@dhl.com
2	Jorge Campbell	Copa Airlines		6618-7718	JCampbell@copaair.com
3	Felipe Escobar	FlyTrip		6995-3010	fescobar@flytrip.com.pa
4	Sergio Herrera	Helicópteros Personales S.A. / HP Flight School		6728-4903	sergio_40h@msn.com info@helicopterospersonales.com
5	Rogelio Medina	Helicópteros Agrícolas		6379-8800	helicopterosagricolas@gmail.com
6	Hugo Giraud	FlyMax		6619-0344	hugo@flightmaxx.com
7	Pedro Herrera	ALAS		6673-6010	pherrera@copaair.com
8	Alonso Arias	Bell Latinoamérica Panamá S.A.		6613-2776	alonso@grupoarias.com
9	Gian Motta	Atomizadora Panamá S.A.	760-0338	6679-1035	gmotta@atomizadorapanama.com



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE C	
	PÁGINAS:	316 DE 334
	REVISIÓN:	Original
	FECHA:	06-mayo-2022

10	Manuel Molina	MagFlight Training		6112-2523	info@magflighttraining.com
11	Carlos Vergara	HelixCraft Traiding / HelixFlight Panamá		6931-5911	cvergara@panamajetcenter.com
12	Diego Botero	AeroRental		6673-7341	aero@flyaerorental.com
13	Fernando Cardoze	Panamá Air Adventure		6674-5580	panamaairadventure@gmail.com
14	Adolfo Spinali	Air Supplies		6949-0444	spinali@airsuppliesint.com
15	Marlín Villegas	Helipan Corp.	315-0453 315-0452		mexenberger@helipan.com flightschool@helipan.com
16	Blecina Gonzalez	AeroSky Tropic S.A.		6999-4503	contact@skytropic.aero
17	Carolina Moreno	Cielos del Pacífico	315-0626	6686-5732	info@cielosdelpacifico.com
18	Nemesio Ledesma	HeliAncon		6611-1716	nledesma@heli-ancon.com



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE C	
	PÁGINAS:	317 DE 334
	REVISIÓN:	01
	FECHA:	22-agosto-2024

AAC-OFINVAA-F016

ENVIÓ DE INFORMACIÓN SOBRE MERCANCÍAS PELIGROSA

Asunto: Remisión de información sobre mercancías peligrosas – [\[Matrícula\]](#)

A quien concierna

En el marco de la investigación del [\[accidente / incidente grave\]](#) ocurrido el [\[fecha\]](#) en [\[lugar\]](#), y conforme a lo establecido en el Anexo 13 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), la Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos de Panamá (OFINVAA) remite información relacionada con mercancías peligrosas.

La información disponible incluye:

- Tipo de mercancía peligrosa declarada
- Cantidad y forma de embalaje
- Ubicación a bordo (si se encuentra determinada)
- Documentación asociada (DGD, NOTOC, manifiestos, etc.)

En caso de requerirse información adicional, quedamos atentos a sus comentarios.

Atentamente,

AAC-OFINVAA-F017

ENVIÓ DE INFORMACIÓN SOBRE AERONAVE Y TRIPULACIÓN

Asunto: Remisión de información sobre aeronave y tripulación – [\[Matrícula\]](#)

A quien concierna

En referencia a la investigación del [\[accidente / incidente\]](#) ocurrido el [\[fecha\]](#) en [\[lugar\]](#), la Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos de Panamá (OFINVAA) remite información disponible relacionada con la aeronave y la tripulación involucradas en el suceso.

La información incluye lo siguiente:

Aeronave: Tipo y modelo, matrícula, número de serie, operador, certificado de matrícula, certificado de aeronavegabilidad, etc.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE C	
	PÁGINAS:	318 DE 334
	REVISIÓN:	ORIGINAL
	FECHA:	06-mayo-2026

Tripulación: Licencias y habilitaciones, certificados médicos, experiencia total y en el equipo, etc.

En caso de requerirse información adicional, quedamos atentos a sus comentarios.

Atentamente,

AAC-OFINVAA-F018

CONSULTA AL ESTADO DE SUCESO PARA EL TRASLADO DE UN EXPERTO

Asunto: Consulta para la designación de experto conforme Norma 5.27 Anexo 13.

A quien concierna,

Con relación al accidente ocurrido el [fecha] en [lugar], la Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos de Panamá (OFINVAA), consulta la posibilidad de autorizar el envío de un experto, a fin de que este pueda ejercer las prerrogativas establecidas en la Norma 5.27 del Anexo 13 de la OACI.

Agradeceremos nos informen su decisión y, de ser procedente, las coordinaciones necesarias para dicha participación.

Atentamente,

AAC-OFINVAA-F019

CHECKLIST DE PREPARACIÓN DE INFORME FINAL

No.	Tarea	Realizado por (Nombre)	(Fecha/Hora)	Firma
1	Establecimiento de calendario de presentación de informes del equipo (Aplica para Investigaciones en equipo)			
2	Informes de actividades de investigación			



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE C	
	PÁGINAS:	319 DE 334
	REVISIÓN:	ORIGINAL
	FECHA:	06-mayo-2026

	conducidas (Aplica para Investigaciones en equipo)			
3	Recordatorio de la fecha límite para enviar el informe de actividades (Aplica para investigaciones en equipo)			
4	Consolidación de los informes de cierre dentro del proyecto de informe final (Aplica para investigaciones en equipo)			
5	Elaborar el proyecto de informe Final			
6	Incluir las recomendaciones de seguridad operacional previstas dentro del proyecto de informe final.			
7	Revisar el proyecto de informe final con investigadores y expertos.			
8	Consolidar el proyecto de informe final.			
9	Presentar el proyecto de informe final al Jefe de OFINVAA.			
10	Consultar a los estados que participaron en la investigación			
11	Asegurar que el operador y las organizaciones responsables del diseño			



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE C	
	PÁGINAS:	320 DE 334
	REVISIÓN:	ORIGINAL
	FECHA:	06-mayo-2026

	tipo y ensamblaje final, reciban una copia del proyecto de informe final para comentarios.			
12	Procesar los comentarios recibidos por parte de los Estados y Organizaciones.			
13	Enviar el informe final al Jefe de OFINVAA para Visto Bueno.			
14	Enviar el informe final a los estados correspondientes y a OACI cuando aplique.			
15	Preparar y enviar el informe ADREP			
16	Actualizar base de datos de Registro de accidentes, incidentes e incidentes graves.			
17	Cerrar el proceso de investigación.			

AAC-OFINVAA-F020

EVALUACIÓN DE COMENTARIOS AL PROYECTO DE INFORME FINAL

Asunto: Comentarios al proyecto de Informe Final – [\[Matrícula\]](#)

A quien concierna,

En referencia al proyecto de Informe Final, relacionado con el [\[accidente / incidente grave\]](#) ocurrido el [\[fecha\]](#) en [\[lugar\]](#), la Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos de Panamá (OFINVAA), agradece la oportunidad brindada para formular comentarios.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE C	
	PÁGINAS:	321 DE 334
	REVISIÓN:	ORIGINAL
	FECHA:	06-mayo-2026

En atención a lo anterior, se remiten adjuntos los comentarios de Panamá, elaborados conforme a lo dispuesto en el Anexo 13 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), para su consideración.

Atentamente,

AAC-OFINVAA-F021

CARTA DE ENVIÓ DEL INFORME FINAL

Asunto: Remisión de Informe Final – [Matrícula]

A quien concierna,

De conformidad con lo establecido en el Anexo 13 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en su párrafo 6.4, la Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos de Panamá (OFINVAA) remite adjunto el Informe Final correspondiente a la investigación del [accidente / incidente grave] ocurrido el [fecha] en [lugar], involucrada la aeronave, [fabricante/Modelo], con matrícula [Número de matrícula de la aeronave].

Agradecemos la colaboración brindada

Atentamente.

AAC-OFINVAA-F022

ENVÍO DE INFORME PRELIMINAR ADREP

Asunto: OFINVAA-ACCID/SINCID/INCID-(NÚMERO DE EXPEDIENTE XX) (MATRÍCULA)-(AÑO 20XX) - Informe Preliminar ADREP

Estimado/a [Nombre del Representante Acreditado]/A quien corresponda,

Adjunto al email se encuentra el Informe Preliminar ADREP correspondiente al [Accidente/Incidente Grave/Incidente] ocurrido el [Fecha] con la aeronave [Fabricante y modelo de la aeronave], matrícula [Matrícula] en [Lugar del Suceso].
Atentamente,

[Firma]

AAC-OFINVAA-F023

COMENTARIOS AL PROYECTO DE INFORME FINAL

En cumplimiento con lo establecido en el Anexo 13 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), numeral 6.3, la Oficina de Investigación de



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE C	
	PÁGINAS:	322 DE 334
	REVISIÓN:	ORIGINAL
	FECHA:	06-mayo-2026

Accidentes Aéreos de Panamá (OFINVAA) hace el envío a [Nombre la autoridad de investigación], los siguientes comentarios al proyecto de informe final del suceso:

Tipo de Ocurrencia	Matricula
Lugar	

1.Página ##

El proyecto de informe final dice: “Insertar el texto del párrafo original del proyecto de informe final”

Comentario No. 1

Escribir aquí el comentario.

2.Página ##

El proyecto de informe final dice: “Insertar el texto del párrafo original del proyecto de informe final”

Comentario No. 1

Escribir aquí el comentario.

Firma
Representante Acreditado

Firma
Jefe de OFINVAA

AAC-OFINVAA-F024

DESIGNACIÓN DE ASESORES POR PARTE DEL EXPLOTADOR



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE C	
	PÁGINAS:	323 DE 334
	REVISIÓN:	ORIGINAL
	FECHA:	06-mayo-2026

A Quien Concierna:

La Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos de Panamá (OFINVAA), ha sido notificado acerca de [Accidente/Incidente/Incidente Grave](#), ocurrido el [colocar fecha](#), con la aeronave [modelo de la aeronave](#), [matrícula](#), ocurrido en [colocar lugar](#). De acuerdo con lo previsto por el Anexo 13 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), consultamos si están dispuestos a nombrar asesores para participar del suceso.

Gracias por su atención.

[\[Firma\]](#)

AAC-OFINVAA-F025

**ENVIÓ DE INFORMACIÓN AL ESTADO QUE CONDUCE LA
INVESTIGACIÓN EL NOMBRAMIENTO O NO DE ASESORES
PROPUESTOS POR EL EXPLOTADOR**

A quien concierna

Con Nombramiento de asesores

La Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos de Panamá (OFINVAA), notifica que el explotador [Colocar nombre](#) ha nombrado asesores para participar en la investigación, [datos de los asesores](#).

Cualquier consulta a la orden.

[\[Firma\]](#)

A quien concierna

Sin Nombramiento de asesores

La Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos de Panamá (OFINVAA), informa que ningún asesor ha sido propuesto por parte del explotador.

Gracias por su atención.

[\[Firma\]](#)



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE C	
	PÁGINAS:	324 DE 334
	REVISIÓN:	ORIGINAL
	FECHA:	06-mayo-2026

AAC-OFINVAA-F026

ENVIÓ DE RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL
(EMITIDAS)

Asunto: [Matrícula] – Recomendaciones de Seguridad Operacional

A quien corresponda / Estimados

Por este medio, y en cumplimiento con lo establecido en el **Anexo 13** y en el **Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP)**, la **Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos (OFINVAA)**, adjunta el documento que contiene la(s) recomendación(es), así como extractos del [Documento de referencia] correspondientes a la recomendación. Agradecemos la colaboración en informar a OFINVAA sobre las acciones tomadas o previstas en relación con cada recomendación.

Atentamente,

[Firma].

AAC-OFINVAA-F027

REENVIÓ DE RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL
RECIBIDAS POR OTRO ESTADO

Asunto: [Matrícula] – Recomendaciones de Seguridad Operacional Emitidas por [nombre del estado]

A quien corresponda / Estimados

Por este medio, y en cumplimiento con lo establecido en el Anexo 13 y en el Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), la Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos (OFINVAA), adjunta la Nota No. [número de la nota] que contiene la(s) recomendación(es) enviadas por [nombre del estado], como Estado emisor de las mismas. Agradecemos la colaboración en informar a OFINVAA sobre las acciones tomadas o previstas en relación con cada recomendación.

Atentamente,

[Firma].



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE C	
	PÁGINAS:	325 DE 334
	REVISIÓN:	ORIGINAL
	FECHA:	06-mayo-2026

AAC-OFINVAA-F028

ENVIÓ AL PAÍS EMISOR DE LAS RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL

Asunto: [Matricula] – Acciones tomadas por [Estado/Explotador/Operador]

A quien corresponda,

Por medio de la presente, la Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos (OFINVAA), adjunta la Nota No. [número de la nota] que contiene la información correspondiente a las medidas preventivas que se han tomado o se han proyectado a tomar para su cumplimiento o las razones por la cual no se han podido adoptar las medidas.

Atentamente,

[Firma].

AAC-OFINVAA-F029

PERSONAL INVOLUCRADO EN ACCID - SINCID

Estimado (a),

Personal aeronáutico:

Por medio de la presente, se les informa que, conforme a lo establecido en el **Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), Libro IX, Medicina Aeronáutica**

Examen médico de revaloración, literal a), numeral i), el cual establece:

“Examen médico de revaloración: Es aquel que se practica al titular de una licencia aeronáutica vigente, después de un incidente o accidente de aviación; siempre y cuando la UMAFH lo considere necesario; de lo contrario, puede rehabilitar el certificado médico vigente con la firma del Médico Evaluador.”

Agradecemos dirigirse a la Unidad de Medicina Aeronáutica y Factores Humanos (UMAFH), a fin de dar cumplimiento a lo dispuesto.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	APÉNDICE C	
	PÁGINAS:	326 DE 334
	REVISIÓN:	ORIGINAL
	FECHA:	06-mayo-2026

Atentamente

Oficina de Investigación de accidentes Aéreos (OFINVAA)



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	ANEXO 1	
	PÁGINAS:	327 DE 334
	REVISIÓN:	ORIGINAL
	FECHA:	22/08/2024

ANEXO 1

AGENTES DE RIESGO EN EL SITIO DEL ACCIDENTE

Factor de Riesgo	Peligro	Efecto Posible	Mitigación Recomendada	Localización
Clima / Meteorología	Temperaturas Bajas	Hipotermia / Congelamiento / Quemaduras por frío	Calzado Impermeable Elementos de protección personal (EPP) Lentes de sol Categoría 4 filtro UV400	Zona de Cordillera Central Montañas
	Temperaturas Altas	Quemaduras / Deshidratación / Golpe de Calor	Vestimenta blanca de algodón manga larga, pantalón largo Botas de Seguridad Lentes para el sol Protector solar Hidratación EPP adecuado	Zona Costera
	Lluvia	Deshidratación / Traumatismos / Micosis / Hipotermia	Impermeable Botas de seguridad Elementos de protección personal	Todo el País

Factor de Riesgo	Peligro	Efecto Posible	Mitigación Recomendada	Localización
Condiciones Geográficas	Selva	Quemadura / Deshidratación /Picadura de Insecto / Mordedura de animales / Traumatismo	Kit de Protección personal	Zona Selvática
	Montaña / Sierra	Quemadura / Deshidratación /Picadura de Insecto / Mordedura de animales /	Kit de Protección personal Oxígeno suplementario arriba de 3000 MSNM	Zona de Cordillera Central



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS			ANEXO 1	
			PÁGINAS:	328 DE 334
			REVISIÓN:	01
			FECHA:	22/08/2024
		Traumatismo / Mal de Montaña		

Factor de Riesgo	Peligro	Efecto Posible	Mitigación Recomendada	Localización
Biológico	Sangre líquida o seca / Secreciones / Fluidos corporales	Virus de Inmunodeficiencia Humana (VIH) Hepatitis B (VHB) Hepatitis C (VHC)	Elementos de protección personal Lavarse las manos con agua y jabón después de la manipulación de los cuerpos Lavar y desinfectar todos los equipos, vestimentas y vehículos que tengan restos biológicos para el transporte	Lugar del Accidente
	Cadáver / Restos Biológicos	Tuberculosis Cólera Diarrea Virus de Inmunodeficiencia Humana (VIH) Hepatitis B (VHB) Hepatitis C (VHC) Gases tóxicos	Elementos de protección personal Lavarse las manos con agua y jabón después de la manipulación de los cuerpos Lavar y desinfectar todos los equipos, vestimentas y vehículos que tengan restos biológicos para el transporte	Lugar del Accidente

Factor de Riesgo	Peligro	Efecto Posible	Mitigación Recomendada	Localización
Riesgos Físicos	Presencia de líquidos inflamables mal almacenados	Incendio Explosión	Almacenar en gabinetes certificados Señalización adecuada Ventilación	Lugar del accidente y alrededores
	Fuga de gases inflamables	Explosión Intoxicación	Detección de fugas Revisión de válvulas y conexiones Capacitación del personal	Lugar del accidente y alrededores



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS			ANEXO 1	
			PÁGINAS:	329 DE 334
			REVISIÓN:	01
			FECHA:	22/08/2024
	Derrames de líquidos inflamables	Incendio Quemaduras	Kit de contención de derrames Capacitación EPP adecuado	Lugar del accidente y alrededores
	Mal funcionamiento de sistemas eléctricos	Incendio eléctrico	Mantenimiento preventivo Protecciones eléctricas Uso de materiales ignífugos	Lugar del accidente y alrededores
	Oxígeno líquido y gaseoso	Explosión	Purgar el sistema	Lugar del accidente y alrededores
	Hollín en espacios cerrados	Intoxicación	Mascarillas con filtros apropiados Protección ocular	Cabina Bodega de carga
	Neumáticos	Explosión	Desinflar antes de ser analizados	Lugar del accidente

Factor de Riesgo	Peligro	Efecto Posible	Mitigación Recomendada	Localización
Riesgos Ambientales - Fauna	Serpiente / víbora	Mordedura Envenenamiento Ofidismo	EPP adecuado No colocar manos ni pies directamente en huecos de árboles, cuevas debajo de las piedras y ramas caídas. Centro de Investigación e Información de medicamentos y tóxicos CIIMET teléfono 523-4948	- Occidental: Coral, patoca, terciopelo, verrugosa. - Oriental: verrugosa, patoca
	Araña	Picadura Envenenamiento	EPP adecuado Botas de alta seguridad Guantes de cuero	Lugares oscuros húmedos o cerca de viviendas humanas.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	ANEXO 1	
	PÁGINAS:	330 DE 334
	REVISIÓN:	01
	FECHA:	22/08/2024

			No colocar manos ni pies directamente en huecos de árboles, cuevas debajo de las piedras y ramas caídas. Centro de Investigación e Información de medicamentos y tóxicos CIIMET teléfono 523-4948	
	Escorpión / alacrán	Picadura Envenenamiento	EPP adecuado Botas de alta seguridad Guantes de cuero No colocar manos ni pies directamente en huecos de árboles, cuevas debajo de las piedras y ramas caídas. Centro de Investigación e Información de medicamentos y tóxicos CIIMET teléfono 523-4948	Todo el país
	Jaguar / Pantera	Heridas por ataque	EPP adecuado	Selvas densas con mucha vegetación
	Hormigas / Avispas / Abejas / Mosquitos	Dengue Fiebre Amarilla Reacción alérgica	EPP adecuado Repelente de insectos	Se encuentran en todo el país



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	ANEXO 1	
	PÁGINAS:	331 DE 334
	REVISIÓN:	01
	FECHA:	22/08/2024

	/ Garrapatas		Indumentaria de mangas y pantalón largo	



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	ANEXO 2	
	PÁGINAS:	332 DE 334
	REVISIÓN:	ORIGINAL
	FECHA:	22/08/2024

ANEXO 2

LISTA DE VERIFICACIÓN RELACIONADA CON LA OCURRENCIA PARA
LA NOTIFICACIÓN INICIAL

Matricula	
Modelo	
Nombre del explotador	
Destino de la Aeronave	
Hora de Suceso	
Destino de la Aeronave	
Posición Geográfica	
Identificación y medios de contacto del explotador	
Número de personas a bordo	
Requerimientos urgentes si los hay: ☐ Rescate ☐ Atención Médica ☐ Control de mercancías peligrosas	
Identificación y medios de contacto del representante del explotador, y de otro personal de coordinación: ☐ Controladores Aéreos ☐ Inspectores de Seguridad ☐ Administradores de Aeródromo ☐ SEI ☐ SAR ☐ Fuerza Pública ☐ Otras autoridades	



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	ANEXO 3	
	PÁGINAS:	333 DE 334
	REVISIÓN:	ORIGINAL
	FECHA:	22/08/2024

ANEXO 3



AUTORIDAD AERONAUTICA CIVIL
OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS
Listado / CUSTODIA DE DOCUMENTACIÓN EN EL PROCESO
DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES O INCIDENTES AÉREOS

Documentos de la aeronave	Aplica		Fecha de recepción DD/MM/AAAA
	Sí	No	
Certificado de Aeronavegabilidad			
Certificado de Matrícula			
Licencia Radio de Aeronave			
Informe de cálculo de carga y centrado			
Manifiestos de pasajeros y carga			
Registradores de vuelo			
Libro a bordo de la aeronave			
Seguro de la aeronave			
Documentos del piloto			
Licencia			
Certificado médico			
Bitácora de vuelo			
Última verificación			
Entrevista			
Documentos del copiloto			
Licencia			
Certificado médico			
Bitácora de vuelo			
Última verificación			
Entrevista			
Documentos sobre el mantenimiento de la aeronave			
Bitácora de la aeronave			
Bitácora de hélice			
Bitácora de motor			
Libro de reportes de mantenimiento			
Documentos del explotador			
Certificado de Operador aéreo			
Registros de entrenamiento de la tripulación			
El informe sobre el suceso			
Manual de Operaciones de vuelo			
Manual de Instrucción y procedimientos			



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ DIRECCIÓN GENERAL OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVA) MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	ANEXO 3	
	PÁGINAS:	334 DE 334
	REVISIÓN:	ORIGINAL
	FECHA:	22/08/2024

Manual y registros del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SMS)			
Otros manuales			
Documentos de servicios de tránsito aéreo			
El informe del personal de turno sobre el suceso			
El informe meteorológico			
Grabación de las comunicaciones			
Transcripción de las comunicaciones			
Plan de vuelo			
NOTAM			
Otros documentos			
El informe del piloto / tripulación			
El informe de administrador de aeródromo			
Informes y declaraciones de testigos			
Documentación sobre reabastecimiento de combustible			
Activación y reporte del ELT			
Acta del SSEI			





RESOLUCIÓN DE JUNTA DIRECTIVA No.026
(De 29 de abril de 2026)

“Por medio de la cual se aprueba la revisión 12 del Manual de Procedimientos Administrativos de la Dirección de Seguridad Aérea.”

LA JUNTA DIRECTIVA DE LA AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL

En uso de sus facultades legales y;

CONSIDERANDO:

Que a la Autoridad Aeronáutica Civil le corresponde dirigir y reglamentar los servicios de transporte aéreo; regular y prestar servicios a la navegación aérea, a la seguridad operacional y aeroportuaria; la certificación y administración de aeródromos, incluyendo su regulación, planificación, operación, vigilancia y control, según lo establece el artículo 2 de la Ley No. 22 de 29 de enero de 2003, *Que crea la Autoridad Aeronáutica Civil y deroga el Decreto de Gabinete 13 de 1969*;

Que el numeral 30, del artículo 3 de la Ley 22 de 29 de enero de 2003, establece que son funciones específicas y privativas de la Autoridad Aeronáutica Civil, dictar la reglamentación y normativa necesaria para garantizar la seguridad y eficiencia del sistema de transporte aéreo en Panamá;

Que el artículo 31 del Libro I del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), dispone que los Manuales de Procedimientos son publicaciones emitidas por la Autoridad Aeronáutica Civil en materia de procedimientos y asesoramiento;

Que el artículo 34 del Libro I del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), dispone que los Manuales de Procedimientos son disposiciones de la AAC que regulan la aplicación de las normas o establecen en detalle los procesos a seguir para dar cumplimiento a las materias contenidas en el RACP, cuyos temas se publican como Capítulos. Estos Manuales incluyen los formularios y ayudas de trabajo para satisfacer los distintos procedimientos;

Que el objeto de la presente Resolución es la aprobación de la revisión 12 del **Manual de Procedimientos Administrativos de la Dirección de Seguridad Aérea**;

Que mediante la revisión 12 del **Manual de Procedimientos Administrativos de la Dirección de Seguridad Aérea**, la entidad cumple con su compromiso como signatario del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, a fin de colaborar y 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 contemplados en el artículo 37 de dicho Convenio, aprobado por la Ley 52 de 30 de noviembre de 1959;

Que la República de Panamá, como Estado contratante de la Organización sobre Aviación Civil Internacional, se compromete a colaborar, a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organizaciones relativos a aeronaves, personal, aerovías, servicios auxiliares, en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la seguridad operacional;

EN CONSECUENCIA,



RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO: APROBAR la Revisión 12 del **Manual de Procedimientos Administrativos de la Dirección de Seguridad Aérea**, de la Autoridad Aeronáutica Civil.

ARTÍCULO SEGUNDO: Esta Resolución modifica el **Manual de Procedimientos Administrativos de la Dirección de Seguridad Aérea**, de la Autoridad Aeronáutica Civil en su totalidad.

ARTÍCULO TERCERO: Mantener en vigencia este manual bajo el método de revisiones cuando sea necesario, para cumplir con el deber del Estado, el cual es signatario del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

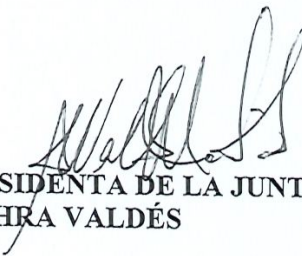
ARTÍCULO CUARTO: El Anexo que contiene la revisión 12 del Manual de Procedimientos Administrativos de la Dirección de Seguridad Aérea, a que hace alusión la presente Resolución, forma parte integral de la misma.

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

FUNDAMENTO LEGAL: Ley N° 22 de 29 de enero de 2003; Libro I del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP); Ley 52 de 1959; Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

Dado en la ciudad de Panamá, a los veintinueve (29) días del mes de abril de dos mil veintiséis (2026).

COMUNÍQUESE, PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE,

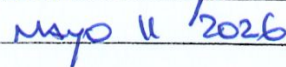

PRESIDENTA DE LA JUNTA DIRECTIVA, ENCARGADA
AZIHRA VALDÉS


SECRETARIO EJECUTIVO DE LA JUNTA DIRECTIVA
RAFAEL BARCENAS CHIARI



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



Firma: 
Fecha:  mayo 11 2026





**AUTORIDAD AERONÁUTICA
CIVIL
DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA**

**MANUAL DE PROCEDIMIENTOS
ADMINISTRATIVOS DE LA
DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA**

PANAMÁ – 2026

Original - 07 de marzo de 2017
Revisión 12 – 29 de abril de 2026



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Registro de Revisiones	
	Página	1 de 1
	Revisión	12
	Fecha	29/04/2026

REGISTRO DE REVISIONES

Revisión N°	Resolución N°	Fecha	Firma y aclaración de responsable
Original	003-DG-NRA-AAC	07/03/2017	NRA
01	027-DG-NRA-AAC	21/08/2017	NRA
02	060-DG-NRA-AAC	19/09/2017	NRA
03	062-DG-NRA-AAC	21/09/2017	NRA
04	002-DG-NRA-AAC	08/03/2018	NRA
05	009-DG-NRA-AAC	27/03/2018	NRA
06	030-DG-NRA-AAC	28/06/2018	NRA
07	013-DG-NRA-AAC	23/04/2019	NRA
08	008-DG-NRA-AAC	25/06/2021	NRA
09	003-DG-NRA-AAC	31/01/2022	NRA
10	011-DG-NRA-AAC	21/08/2024	NRA
11	040-DG-NRA-AAC	24/09/2024	NRA
12	RJD-N°026-29-04-26	29/04/2026	JD



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Lista de páginas efectivas	
	Página	1 de 1
	Revisión	12
	Fecha	29/04/2026

LISTA DE PÁGINAS EFECTIVAS

	Página	Revisión	Fecha
Portada		12	29/04/2026
Registro de Revisiones	RR – 1	12	29/04/2026
Resolución 040-DG-NRA-AAC	R – 1	Original	29/04/2026
Resolución 040-DG-NRA-AAC	R – 2	Original	29/04/2026

Lista de Páginas Efectivas		
Página	Rev.	Fecha
1	10	27/06/2024
Índice General		
Página	Rev.	Fecha
1	07	23/04/2019
A la página		
4	07	23/04/2019
Capítulo I		
Página	Rev.	Fecha
1	02	08/03/2018
A la página		
5	02	08/03/2018
Capítulo II		
Página	Rev.	Fecha
1	07	23/04/2019
A la página		
17	07	23/04/2019

Capítulo III		
Página	Rev.	Fecha
1	01	19/09/2017
A la página		
7	01	19/09/2017
Capítulo IV		
Página	Rev.	Fecha
1	10	24/09/2024
A la página		
62	10	24/09/2024

Capítulo V		
Página	Rev.	Fecha
1	10	21/08/2024
A la página		
22	10	21/08/2024

Capítulo VI		
Página	Rev.	Fecha
1	03	21/08/2024
A la página		
20	03	21/08/2024

Capítulo VII		
Página	Rev.	Fecha
1	09	31/01/2022
A la página		
13	09	31/01/2022

Capítulo VIII		
Página	Rev.	Fecha
1	01	27/07/2017
A la página		
17	01	27/07/2017

Capítulo IX		
Página	Rev.	Fecha
1	01	21/08/2024
A la página		
7	01	21/08/2024

Capítulo X		
Página	Rev.	Fecha
1	Original	29/04/2026
2	Original	29/04/2026
3	Original	29/04/2026
4	Original	29/04/2026
5	Original	29/04/2026
6	Original	29/04/2026
7	Original	29/04/2026
Compendio de Formularios		
Página	Rev.	Fecha
1	07	23/04/2019



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Índice General	
	Página	1 de 5
	Revisión	12
	Fecha	29/04/2026

ÍNDICE GENERAL

REGISTRO DE REVISIONES

LISTA DE PÁGINAS EFECTIVAS

ÍNDICE GENERAL

CAPÍTULO I - GENERALIDADES

- 1.1. APLICABILIDAD
- 1.2. OBJETIVO
- 1.3. DISTRIBUCIÓN
- 1.4. CONFORMACIÓN DEL MANUAL MPD-DSA.
- 1.5. INTRODUCCIÓN
- 1.6. ACTUALIZACIÓN Y ENMIENDAS AL MANUAL
- 1.7. ENMIENDAS DE LOS SARPS Y NOTIFICACIÓN DE DIFERENCIAS A LA OACI
- 1.8. DEFINICIONES Y ACRÓNIMOS.
- 1.9. RESPONSABILIDAD Y METODOLOGÍA REGULATORIA DE LA AAC
- 1.10. PROCEDIMIENTOS DE REGULACIÓN.
- 1.11. RESPONSABILIDAD DE LA AAC.

CAPÍTULO II - ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

- 2.1. ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
- 2.2. PARTICIPACIÓN DE PANAMÁ
- 2.3. OACI Y LOS ANEXOS AL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL.
- 2.4. OBLIGACIONES DE LOS ESTADOS CONTRATANTES.
- 2.5. ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL
- 2.6. ANEXOS AL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL.
- 2.7. PUBLICACIONES OACI RELACIONADAS CON LA SEGURIDAD OPERACIONAL.
- 2.8. ESTABLECIMIENTO DEL PROGRAMA UNIVERSAL DE LA OACI DE AUDITORÍA DE LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.
- 2.9. PLANES REGIONALES DE LA OACI Y PUBLICACIONES DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA (AIP)
- 2.10. OACI Y LOS DESIGNADORES DE EMPRESAS Y DE RADIO TELEFONÍA (CALL-SIGNS).
- 2.11. DIFERENCIAS ENTRE LOS ANEXOS DE LA OACI CON EL REGLAMENTO DE AVIACIÓN CIVIL DE PANAMÁ

CAPÍTULO III - AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL

- 3.1. OBJETIVO
- 3.2. FUNCIONES GENERALES DE LA AAC



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Índice General	
	Página	2 de 5
	Revisión	12
	Fecha	29/04/2026

3.3. ESTRUCTURA ORGÁNICA FUNCIONAL DE LA AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL.

CAPÍTULO IV - DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA

- 4.1. OBJETIVO
- 4.2. ESTRUCTURA ORGÁNICA DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA
- 4.3. COMPETENCIAS DE LOS INSPECTORES E INSPECTORES DELEGADOS
- 4.4. ATRIBUTOS PERSONALES DE LOS INSPECTORES
- 4.5. DIRECTOR DE SEGURIDAD AÉREA
- 4.6. SUB- DIRECTOR DE SEGURIDAD AÉREA
- 4.7. JEFE DEL DEPARTAMENTO DE VIGILANCIA Y CONTROL
- 4.8. COORDINADOR DE ENTRENAMIENTO
- 4.9. COORDINADOR DE VIGILANCIA
- 4.10. ASISTENTE ADMINISTRATIVA DEL DIRECTOR
- 4.11. SECRETARIA DE DIRECCIÓN
- 4.12. JEFE DEL DEPARTAMENTO DE OPERACIONES
- 4.13. INSPECTOR DE OPERACIONES Y DE AVIACIÓN GENERAL
- 4.14. FUNCIONES ESPECÍFICAS DEL INSPECTOR PRINCIPAL DE OPERACIONES (POI):
- 4.15. FUNCIONES ESPECÍFICAS DEL ASISTENTE INSPECTOR PRINCIPAL DE OPERACIONES (POI):
- 4.16. INSPECTORES DE TRIPULANTES DE CABINA
- 4.17. INSPECTORES DE DESPACHO DE VUELO
- 4.18. INSPECTORES DE MERCANCÍAS PELIGROSAS
- 4.19. JEFE DEL DEPARTAMENTO DE AERONAVEGABILIDAD.
- 4.20. ASISTENTE TÉCNICO DE AERONAVEGABILIDAD
- 4.21. SECRETARIA DE AERONAVEGABILIDAD
- 4.22. INSPECTOR DE AERONAVEGABILIDAD
- 4.23. FUNCIONES DEL INSPECTOR DE AERONAVEGABILIDAD DE TRANSPORTE AEREO, DE AVIACIÓN GENERAL Y TALLERES.
- 4.24. FUNCIONES DEL INSPECTOR PRINCIPAL DE AERONAVEGABILIDAD (PMI):
- 4.25. COORDINADOR DE LA SECCIÓN DE DOCUMENTACIÓN TÉCNICA
- 4.26. JEFE DE DEPARTAMENTO DE REGISTRO Y MATRÍCULA
- 4.27. SECRETARIA ADMINISTRATIVA DEL DEPARTAMENTO DE REGISTRO Y MATRÍCULA DE AERONAVES
- 4.28. JEFE DE LICENCIAS AL PERSONAL AERONÁUTICO
- 4.29. JEFE DE LA UNIDAD DE MEDICINA AERONÁUTICA Y FACTORES HUMANOS (MEDICO EVALUADOR)
- 4.30. MÉDICO EVALUADOR DELEGADO



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Índice General	
	Página	3 de 5
	Revisión	12
	Fecha	29/04/2026

- 4.31. PSICÓLOGO
- 4.32. ASISTENTE DE UNIDAD DE MEDICINA AERONÁUTICA Y FACTORES HUMANOS
- 4.33. COORDINADOR DE SISTEMAS DE AERONAVES PILOTADAS A DISTANCIA
- 4.34. ESPECIALISTA DE LICENCIAS
- 4.35. ESPECIALISTA EN LICENCIAS – REGISTRO Y EMISIÓN
- 4.36. ESPECIALISTA EN LICENCIAS – COORDINADOR TEÓRICO
- 4.37. EVALUADOR DE COMPETENCIA LINGÜÍSTICA
- 4.38. ANALISTA DE COMPETENCIAS LINGÜÍSTICAS
- 4.39. COORDINADOR DE VIGILANCIA
- 4.40. FUNCIONES DEL MÉDICO EXAMINADOR DELEGADO
- 4.41. FUNCIONES DE LOS PSICÓLOGOS DELEGADOS

CAPÍTULO V - ADMINISTRATIVOS

- 5.1. RECIBO, MANEJO Y DISTRIBUCIÓN DE DOCUMENTOS
- 5.2. SEGUIMIENTO A LA DOCUMENTACIÓN
- 5.3. REVISIÓN FINAL DE LOS PROCESOS EN LA DSA.
- 5.4. REUNIONES DE TRABAJO
- 5.5. REQUERIMIENTOS DE PERSONAL
- 5.6. EVALUACIÓN PARA CONTRATACIÓN DE PERSONAL EN LA DSA.
- 5.7. EVALUACIONES DE RIESGO DE LOS OPERADORES Y/O EXPLOTADORES
- 5.8. APLICACIÓN DE SANCIONES A USUARIOS, OPERADORES Y/O EXPLOTADORES
- 5.9. IMPLEMENTACIÓN DE ENMIENDAS DE LOS SARPS Y NOTIFICACIÓN DE DIFERENCIAS A LA OACI
- 5.10. PROCEDIMIENTO PARA EVALUAR UN “ANÁLISIS DE RIESGO” REALIZADA POR UN OPERADOR O USUARIO.
- 5.11. DISPONIBILIDAD DE TRANSPORTE TERRESTRE
- 5.12. APELACIONES
- 5.13. EXENCIONES
- 5.14. FORMULARIO GENÉRICO DE VIGILANCIA E INSPECCIÓN

CAPÍTULO VI - PROGRAMAS DE ENTRENAMIENTO AAC

- 6.1. GENERAL
- 6.2. POLÍTICA DE ENTRENAMIENTO DE INSPECTORES
- 6.3. PLANES INDIVIDUALES DE ENTRENAMIENTO
- 6.4. PLAN DE ENTRENAMIENTO GENERAL
- 6.5. FORMACIÓN CONTINUA
- 6.6. APROBACIÓN DE PROVEEDORES DE ENTRENAMIENTO EXTERNOS



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Índice General	
	Página	4 de 5
	Revisión	12
	Fecha	29/04/2026

- 6.7. SELECCIÓN DE INSTRUCTORES AAC
- 6.8. REVISIÓN DEL PROGRAMA DE ENTRENAMIENTO
- 6.9. EXPEDIENTES Y REGISTROS DE ENTRENAMIENTO
- 6.10. PLANES DE ENTRENAMIENTO

REQUISITOS Y ENTRENAMIENTOS PARA EL INSPECTOR DE MERCANCIAS PELIGROSAS

On-the-Job Training (OJT)

- APÉNDICE A
- APÉNDICE B

CAPÍTULO VII - RESOLUCIÓN DE LOS TEMAS DE SEGURIDAD Y ACCIONES DE CUMPLIMIENTO

- 7.1. PROPÓSITO
- 7.2. POLÍTICAS
- 7.3. ACTIVIDADES POST INSPECCIÓN
- 7.4. RESOLUCIÓN DE TEMAS DE SEGURIDAD
- 7.5. PETICION DE RECONSIDERACIÓN DEL REPORTE DE UN TEMA DE SEGURIDAD
- 7.6. ARCHIVOS
- 7.7. ACCIONES DE EMERGENCIA
- 7.8. SUSPENSIÓN DEL CERTIFICADO
- 7.9. SUSPENSIÓN DE EMERGENCIA DEL CERTIFICADO
- 7.10. REVOCACIÓN (CANCELACIÓN) DEL CERTIFICADO
- 7.11. NECESIDAD DE RE-EXAMINACIÓN/ REVISIÓN/RECERTIFICACIÓN
- 7.12. MEDIDAS DE CUMPLIMIENTO
- 7.13. REPORTE DE UN PROCESO INICIAL DE VIOLACION
- 7.14. INSPECTORES QUE VUELAN EN CALIDAD DE PASAJEROS

CAPÍTULO VIII - GESTIÓN PARA EL MANEJO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

- 8.1. APLICABILIDAD
- 8.2. OBJETIVOS
- 8.3. ALCANCE
- 8.4. AUTORIDAD Y RESPONSABILIDAD
- 8.5. CONCEPTOS DEL SMS
- 8.6. DEFINICIONES
- 8.7. LOS ELEMENTOS DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (SMS)



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Índice General	
	Página	5 de 5
	Revisión	12
	Fecha	29/04/2026

CAPÍTULO IX - SECCIÓN DE DOCUMENTACIÓN TÉCNICA

- 9.2. ALCANCE
- 9.3. AUTORIDAD Y RESPONSABILIDAD
- 9.4. DEFINICIONES
- 9.5. FUNCIONES
- 9.6. REGISTRO, SOLICITUD, ADQUISICIÓN, CLASIFICACIÓN, CATALOGACIÓN E INSERCIÓN DE ENMIENDAS
- 9.7. INVENTARIO DE DOCUMENTOS Y MANUALES
- 9.8. CONTROL DE ENTRADA Y SALIDA DE DOCUMENTOS
- 9.9. Manuales del Operador
- 9.10. ACEPTACIÓN DEL CERTIFICADO TIPO.
- 9.11. Directivas de Aeronavegabilidad (ADs).
- 9.12. ASESORAMIENTO A LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA.
- 9.13. DOCUMENTOS DE OACI
- 9.14. AVALÚOS DE AERONAVES.
- 9.15. COMUNICACIÓN CON EL ESTADO DE DISEÑO Y LOS FABRICANTES DE PRODUCTOS Y/O EQUIPOS AERONÁUTICOS.
- 9.16. NOTIFICACIÓN AL ESTADO DE DISEÑO SOBRE AERONAVES INSCRITAS EN EL REGISTRO AERONÁUTICO NACIONAL
- 9.17. Suscripción a los Fabricantes

CAPÍTULO X - CARTA DE AUTORIZACIÓN

- 10.1 CARTA DE AUTORIZACIÓN (LOA)
- 10.2 FORMULARIOS
- 10.3 PROCESO DE CERTIFICACIÓN
 - FASE I – PRE-SOLICITUD
 - FASE II – SOLICITUD FORMAL
 - FASE III – ANÁLISIS DE LA DOCUMENTACIÓN
 - FASE IV – INSPECCIÓN Y DEMOSTRACIÓN
 - FASE V – CERTIFICACIÓN O APROBACIÓN
- 10.4 SOLICITUD PARA OBTENER UNA CARTA DE AUTORIZACIÓN POR AERONAVE (LOA)
- 10.5 CARTA DE AUTORIZACIÓN POR AERONAVE (LOA)
- FORMATOS
- COMPENDIO DE FORMULARIOS



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo I	
	Página	1 de 5
	Revisión	02
	Fecha	08/03/2018

CAPÍTULO I - GENERALIDADES

1.1. APLICABILIDAD

El presente Manual de Procedimientos de la Dirección de Seguridad Aérea, de ahora en adelante MPD-DSA, ha sido concebido, basado y ajustado a las Leyes y Reglamentos de Aviación Civil de la República de Panamá (RACP) y las Normas y Métodos Recomendados y a los procedimientos guías de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Es aplicable al personal de la DSA cuyas funciones dependan y reporten en línea directa con el Director de Seguridad Aérea.

1.2. OBJETIVO

Este MPD-DSA tiene por objeto unificar los procedimientos concernientes al personal administrativo de la Dirección de Seguridad Aérea y que reportan directamente al Director de Seguridad Aérea. Los procesos unificados y claros permitirán que la DSA pueda manejar de manera ágil y eficaz todos los requerimientos de los Operadores/Explotadores que inician sus solicitudes en ésta dirección, así como también permitirán darle un seguimiento a las tareas y actividades de los distintos departamentos que componen ésta Dirección, en las distintas especialidades. Constituye una herramienta principal para todo el personal encargado de administrar las tareas y actividades de los departamentos de la DSA, en el logro de los objetivos mencionados de los Programas de Vigilancia para la Seguridad Operacional.

1.3. DISTRIBUCIÓN

Este manual debe ser del conocimiento de todo el personal de la DSA y debe mantenerse actualizado en la página portal de la AAC.

El cumplimiento estricto de estos procedimientos es condición obligatoria, ajustando su proceder profesional a las normativas estipuladas, a menos que exista una causa plenamente justificada para no hacerlo, situación que debe dejarse explícitamente establecida, cuando sea necesario desviarse de estos procedimientos.

1.4. CONFORMACIÓN DEL MANUAL MPD-DSA.

- Capítulo I – Generalidades.
- Capítulo II – Organización de Aviación Civil Internacional.
- Capítulo III – Autoridad Aeronáutica Civil.
- Capítulo IV – Dirección de Seguridad Aérea.
- Capítulo V – Procesos administrativos
- Capítulo VI – Programas de entrenamiento AAC
- Capítulo VII – Resolución de los Temas de Seguridad y Acciones de Cumplimiento



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo I	
	Página	2 de 5
	Revisión	02
	Fecha	08/03/2018

- Capítulo VIII – Gestión para el Manejo de la Seguridad Operacional
- Capítulo IX – Sección de Documentación Técnica

1.5. INTRODUCCIÓN

La Dirección de Seguridad Aérea, como parte integrante de la Autoridad Aeronáutica Civil, participa como eje fundamental en el cumplimiento y vigilancia de la seguridad operacional velando porque se cuente con un personal de aviación seguro y con una alta confiabilidad técnica de las aeronaves nacionales y de las extranjeras que vuelan al territorio nacional. La Dirección de Seguridad Aérea reporta directamente al Director General desempeña las funciones asignadas por él.

El Director de Seguridad Aérea y su personal administrativo desempeñarán las tareas encomendadas por el Director General, aplicando los procedimientos del presente MPD-DSA y lo establecido por las Leyes, Normas y Reglamentos vigentes para el óptimo desempeño de las funciones de regulador, fiscalización, y control de la Operaciones. Sus atribuciones le permiten vigilar las aeronaves panameñas tanto en el ámbito nacional como extranjero y a las aeronaves extranjeras, en el ámbito del territorio, espacio aéreo y aguas jurisdiccionales de la República de Panamá.

La Ley Nº 22 de 29 de enero de 2003 que crea la Autoridad Aeronáutica Civil en su Artículo 10 faculta al Director General para delegar el ejercicio de cualquier función específica que esta Ley u otras Leyes establezcan en funcionarios que posean cargos de inspección en la Autoridad Aeronáutica Civil, dando el respaldo legal adecuado y suficiente para que la Dirección de Seguridad Aérea pueda ejercer su función de carácter técnico – operativo.

La Ley Nº 22 de 29 de enero de 2003 que crea la Autoridad Aeronáutica Civil en su Artículo 3 acápite 22 faculta al Director General para inspeccionar en forma permanente a Explotadores, aeronaves, fábricas, talleres y personal de la aviación, establecimientos educativos aeronáuticos, en todos los aspectos que así lo requieran, por lo que durante la ejecución de su tarea de inspección, vigilancia y control de las actividades aéreas, las entidades públicas y privadas del ámbito de la aviación, están obligadas a permitir y facilitar el cumplimiento de estas responsabilidades al personal de la DSA que posean atribuciones delegadas por el Director General, para vigilar el cumplimiento de la Ley y el Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP).

1.6. ACTUALIZACIÓN Y ENMIENDAS AL MANUAL

Toda vez que fuese necesario modificar el contenido del presente Manual, el personal de la DSA deberá participar activamente en la discusión y en la eventual preparación de técnicas adicionales o de cualquier otra revisión que pudiese ayudar a unificar criterios y alcanzar un mayor grado de eficiencia y seguridad.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo I	
	Página	3 de 5
	Revisión	02
	Fecha	08/03/2018

Cumplido el estudio y análisis precedentes, cualquier solicitud de enmienda debidamente fundamentada deberá realizarse mediante petición escrita por parte de los Jefes del Departamentos al Director de Seguridad Aérea. Si la solicitud de enmienda nace del Director de Seguridad Aérea o del personal bajo su línea directa de reporte, sea cual fuere el caso deberá prepararse un Proyecto de Resolución para la aprobación de la enmienda por parte del Director General, siempre que haya informe jurídico afirmativo. Dicho proyecto de Resolución deberá ser preparado por la Oficina de Normas y Regulaciones, (NRA) el cual, además, será responsable de modificar el Manual MPD-DSA maestro y entregar las modificaciones a las personas asignadas para su publicación en la página Web de la AAC, una vez aprobada la enmienda y publicada la Resolución del Director General, la cual 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, salvo que se trate de una modificación gramatical menor.

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.

1.7. ENMIENDAS DE LOS SARPS Y NOTIFICACIÓN DE DIFERENCIAS A LA OACI

La Dirección General a través de la Oficina de Normas y Regulaciones Aeronáuticas (NRA) consultará, coordinará y remitirá nota al Director de Seguridad Aérea para la emisión/recepción de comentarios a la enmienda a los Anexos de OACI.

Recibida la documentación, el Director de Seguridad Aérea emitirá nota a los distintos departamentos para que, junto a su personal, evalúen y emitan su opinión sobre la viabilidad de su implementación en las regulaciones nacionales.

Los departamentos remitirán mediante nota formal al Director de Seguridad Aérea sus opiniones, quien a su vez remitirá nota formal a la Oficina de NRA. La nota debe dejar establecida la opinión de la DSA con relación a la enmienda consultada a su Dirección.

El procedimiento para la adopción y notificación de los SARPs a OACI, está contenido en el Manual de Procedimientos de la Oficina de Normas y Regulaciones.

1.8. DEFINICIONES Y ACRÓNIMOS.

Todas las definiciones y acrónimos establecidos en el Libro I del RACP se aplican con la redacción de estos procedimientos. Con excepción de:

AOC	Certificado de Operación de Servicios Aéreos



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo I	
	Página	4 de 5
	Revisión	02
	Fecha	08/03/2018

APOI	Asistente del Inspector Principal de Operaciones
DSA	Dirección de Seguridad Aérea
MPD-AIR	Manual de Procedimientos del Departamento de Aeronavegabilidad
MPD-DSA	Manual de Procedimientos Administrativos de la Dirección de Seguridad Aérea
MPD-OPS	Manual de Procedimientos del Departamento de Operaciones
MPD-PEL	Manual de Procedimientos del Departamento de Licencias al Personal
NRA	Normas y Regulaciones Aeronáuticas
OPSPECS	Especificaciones de Operaciones
POI	Inspector Principal de Operaciones
PMI	Inspector Principal de Aeronavegabilidad
RR	Riesgo Residual
SARP	Standards and Recommended Practices
SIAR	Sistema de Información Aeronáutico Regional

Peligro (Amenaza): Hecho que puede producir un daño a las personas, bienes o medio ambiente.

Probabilidad: Posibilidad de que un evento ocurra. Por lo general se mide tomando en cuenta cuantas veces ha ocurrido en la empresa y/o cuantas veces ha ocurrido en la industria.

Procedimiento: es un conjunto de acciones y operaciones que tienen que realizarse de la misma forma para lograr un objetivo.

Proceso: Conjunto de operaciones a que se somete una cosa para lograr un objetivo.

Riesgo: Es la consecuencia de aceptar un peligro.

Severidad: Daño que un Peligro o Amenaza puede ocasionar.

Sistema: Conjunto ordenado de normas y procedimientos que regulan el funcionamiento de un grupo colectivo.

Tolerancia: Nivel de aceptación de un Nivel de Riesgo.

1.9. RESPONSABILIDAD Y METODOLOGÍA REGULATORIA DE LA AAC

Dentro del Poder Ejecutivo del gobierno de Panamá existen una serie de entidades que realizan sus funciones asignadas para llevar a cabo el proceso general de fiscalización. Una de estas entidades es la Autoridad Aeronáutica Civil. En el cumplimiento de la responsabilidad de reglamentación, el Director General de la



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo I	
	Página	5 de 5
	Revisión	02
	Fecha	08/03/2018

Autoridad Aeronáutica Civil debe tomar en consideración los siguientes puntos por el bien del interés público:

- Reglamentación del uso del espacio aéreo de tal manera que se promueva su desarrollo y la seguridad de la mejor manera posible.
- Promoción, estímulo, y desarrollo de la aviación civil.
- Promover la investigación y desarrollo de la industria de la aviación.
- El proceso de Reglamentación es interactivo y su velocidad está regulada por la necesidad de involucrar a la comunidad de aviación en el proceso. Sólo en caso de emergencia se puede acelerar el proceso de reglamentación.

1.10. PROCEDIMIENTOS DE REGULACIÓN.

Los procedimientos generales para la elaboración de Reglamentos por la AAC están explicados en el Libro I, Título IV del RACP. Estos procedimientos requieren que una lista sea publicada y mantenida como registro oficial de la AAC por cada elaboración o enmienda de los reglamentos. El Director General puede delegar la autoridad para la elaboración o enmienda de los Reglamentos, pero es importante recordar que el Director General es la Autoridad final con respecto a todas las acciones de elaboración o enmienda de los reglamentos.

1.11. RESPONSABILIDAD DE LA AAC.

Para cumplir con las responsabilidades de Reglamentación, el Director General considerará ampliamente la obligación de los Explotadores y/o Operadores aéreos de llevar a cabo sus servicios con el más alto grado de seguridad en aras del interés público. Por ejemplo, los requerimientos reglamentarios para la emisión de la licencia de piloto privado son menos restrictivos que los requerimientos establecidos para la emisión de una licencia de piloto de transporte de línea aérea.

Por lo tanto, los privilegios de la licencia de piloto privado son limitados comparados con aquellos otorgados a un poseedor de la licencia de piloto de transporte de línea aérea.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo II	
	Página	1 de 17
	Revisión	02
	Fecha	08/03/2018

CAPÍTULO II - ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

2.1. ORGANIZACIÓN DE 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 los 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



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo II	
	Página	2 de 17
	Revisión	02
	Fecha	08/03/2018

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. OACI Y LOS ANEXOS AL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL.

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:

- Lograr el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional en todo el mundo.
- Fomentar las técnicas de diseño y manejo de aeronaves para fines pacíficos.
- Estimular el desarrollo de aerovías, aeropuertos, instalaciones y servicios de navegación aérea para la aviación civil internacional.
- Satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo respecto a un Transporte Aéreo seguro, regular, eficaz y económico.
- Evitar el despilfarro económico producido por una competencia excesiva.
- Asegurar que se respeten plenamente los derechos de los Estados contratantes y que cada Estado contratante tenga oportunidad equitativa de explotar Empresas de Transporte Aéreo Internacional.
- Evitar discriminación entre Estados contratantes.
- Promover la seguridad de vuelo en la navegación aérea internacional.
- 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:



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo II	
	Página	3 de 17
	Revisión	02
	Fecha	08/03/2018

- Los Estados reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en todo el espacio aéreo situado sobre su territorio. (Artículo 1)
- 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)
- 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)
- 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).
- 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).
- 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)
- 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).
- Toda Aeronave que se emplee en navegación internacional llevará los siguientes documentos:
 - a. Certificado de Matrícula



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo II	
	Página	4 de 17
	Revisión	02
	Fecha	08/03/2018

- 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.
- 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).
- 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).
- 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).
- 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 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.

- ASAMBLEA



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo II	
	Página	5 de 17
	Revisión	02
	Fecha	08/03/2018

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.

• **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.

• **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.

• **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).

• **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.

• **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



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo II	
	Página	6 de 17
	Revisión	02
	Fecha	08/03/2018

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.

- **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 de la aviación.

- **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.

- **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 19 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**



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo II	
	Página	7 de 17
	Revisión	02
	Fecha	08/03/2018

- 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**



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo II	
	Página	8 de 17
	Revisión	02
	Fecha	08/03/2018

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 (VOLUMENES I AL V)**

Contiene especificaciones sobre el equipo, sistemas, radiofrecuencias, control por radar, 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



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo II	
	Página	9 de 17
	Revisión	02
	Fecha	08/03/2018

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, II, III, y IV)
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. Cada Volumen de este Anexo trata de:
 - I. Ruido de las aeronaves;
 - II. Emisiones de los motores de las aeronaves;
 - III. Emisión de CO₂ de los aviones; y



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo II	
	Página	10 de 17
	Revisión	02
	Fecha	08/03/2018

- IV. Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA)
- 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.
 - ANEXO 19 GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.
En éste Anexo se especifican las normas y métodos generales recomendados, que se han de seguir para poder gestionar la Seguridad Operacional.

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.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo II	
	Página	11 de 17
	Revisión	02
	Fecha	08/03/2018

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. ESTABLECIMIENTO DEL PROGRAMA UNIVERSAL DE LA OACI DE AUDITORÍA DE LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.

ANTECEDENTES.

La Vigilancia de la Seguridad Operacional se define como la función mediante la cual los Estados se aseguran que se cumplan fielmente, en lo tocante a la seguridad, los SARPS y los procedimientos auxiliares que figuran en los Anexos y en los documentos afines de la OACI.

La Vigilancia de la Seguridad Operacional asegura asimismo que la aviación nacional ofrece un nivel de seguridad igual o incluso mejor, que al que se define en los SARPS.

En la Asamblea 29 en 1992, se expresó cierta inquietud ante la aparente incapacidad de algunos Estados de cumplir sus obligaciones en lo tocante a la Vigilancia de la Seguridad Operacional y se solicita a los Estados contratantes que se intensifique la vigilancia en materia de seguridad operacional.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo II	
	Página	12 de 17
	Revisión	02
	Fecha	08/03/2018

Las competencias que de conformidad con el Convenio incumben a cada Estado contratante comprenden la expedición de Licencias al Personal, la Certificación de Aeronaves, Explotadores Aéreos, organismos de mantenimiento, y el control y supervisión del personal autorizado, de los productos certificados y de los organismos aprobados. El asegurarse de que estas competencias se cumplen de la manera más eficaz es fundamental para la buena salud de las operaciones aeronáuticas en todo el mundo.

En la V Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la región SAM de la OACI, en Cuzco, Perú, junio de 1996, se acordó solicitar a ese Organismo Internacional que estudie la factibilidad de crear un Organismo Multinacional que satisfaga las necesidades comunes que confronten los Estados en materia de Seguridad Operacional. En el seno de la CLAC se presentó a consideración en la XII Asamblea, Ciudad de Panamá, noviembre 1996, un proyecto de Resolución sobre seguridad operacional en la Región Latinoamericana.

El 7 de junio de 1995, el Consejo de la OACI aprobó el programa de la Vigilancia de la Seguridad Operacional, así como el mecanismo correspondiente para las contribuciones de índole financiera y técnica. El 31º período de sesiones de la Asamblea dio más tarde su apoyo al programa y sus actividades se iniciaron en marzo de 1996. El programa consistía en una evaluación voluntaria por parte de los Estados y solamente se entregan los informes a los Estados evaluados.

La Resolución A12 – 4 en la XII Asamblea de la CLAC, “Exhorta a los Estados miembros a apoyar la creación de un mecanismo multinacional, regional, que satisfaga las necesidades comunes que enfrenten los Estados en relación al cumplimiento de sus responsabilidades en la Vigilancia de la Seguridad Operacional”, de conformidad con lo recomendado por la “Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil sobre una estrategia mundial para la vigilancia de seguridad operacional”, organizada por la sede de la OACI, (Montreal, Canadá, noviembre de 1997). El resultado de la Conferencia DGAC fue un acuerdo unánime de modificar el mandato del programa de la Vigilancia de la Seguridad Operacional. La Conferencia formuló un total de 38 recomendaciones siendo las más importantes las siguientes:

- a. Que se introduzcan auditorías regulares, obligatorias, sistemáticas y armonizadas de la seguridad operacional, para todos los Estados contratantes y dirigidas por la OACI.
- b. Que se establezca un mayor grado de transparencia y de divulgación.
- c. Que se amplíe oportunamente el programa a otros sectores técnicos.
- d. Que el Consejo de la OACI asegure la asignación de recursos adecuados.

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



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo II	
	Página	13 de 17
	Revisión	02
	Fecha	08/03/2018

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 Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional”.

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.

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”.

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 Memorándum (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.

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. PLANES REGIONALES DE LA OACI Y PUBLICACIONES DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA (AIP)

PLANEAMIENTO REGIONAL.

A pesar que OACI está básicamente envuelta con la aviación civil a una escala mundial, hay muchos temas que ella considera a nivel regional. Reuniones regionales de navegación aérea son realizadas periódicamente para considerar las



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo II	
	Página	14 de 17
	Revisión	02
	Fecha	08/03/2018

demandas de las operaciones aéreas de temas específicos. Facilidades, servicios y la formulación de procedimientos suplementarios para apoyar la demanda de la densidad del incremento del tránsito aéreo, nuevas rutas y nuevos sistemas de navegaciones aéreas y la introducción de nuevas aeronaves. Estas reuniones y conferencias tienen como resultado la identificación de numerosas facilidades y servicios que deben ser proveídos por los Estados contratantes de las nuevas regiones de OACI. Después de ser revisadas las recomendaciones de las reuniones por la oficina de la Comisión de Navegación Aérea y aprobado por el Consejo, son presentadas en los planes de Navegación Aérea de las nueve regiones.

PLANES DE NAVEGACIÓN AÉREA

Los planes de Navegación Aérea proveen detalles de facilidades, servicios y procedimientos requeridos para la navegación aérea internacional dentro de una región específica. Cada Plan de Navegación Aérea también contiene recomendaciones para la provisión de facilidades de navegación aérea y servicios dentro de un área específica. Los Gobiernos afectados pueden estar seguros que si las recomendadas facilidades y servicios son dadas de acuerdo al plan, ellas formarán con las de los otros Estados, un sistema integrado de navegación aérea adecuado para un futuro previsto.

PUBLICACIONES DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA (AIP).

Cada Estado contratante es responsable de desarrollar un AIP, el cual tiene la intención de satisfacer los requisitos internacionales para el intercambio de información aeronáutica esencial para la navegación aérea. Cada AIP contiene información de tránsito aéreo, aeropuertos, NAVAID’s, uso especial del espacio aéreo, meteorología y otros datos vitales para los Tripulantes de Vuelos, que arriban y salen del espacio aéreo de un Estado en particular. Cada AIP debe proveer información que sea adecuada, precisa y en tiempo preciso dirigida para ser usada en vuelo. El AIP contiene listas significativas de las diferencias entre las regulaciones de los Estados y las Normas y prácticas recomendadas por la OACI. Los NOTAM’s son emitidos cuando la información es temporal o no puede estar disponible con suficiente antelación para ser incorporada en la enmienda del AIP.

2.10. OACI Y LOS DESIGNADORES DE EMPRESAS Y DE RADIO TELEFONÍA (CALL-SIGNS).

GENERALIDADES

Este párrafo contiene información y guía para ser utilizada por los Inspectores de OPS cuando coordinan con la DTTA para el trámite y obtienen el designador de Empresa y radio telefonía (call-sign) para los Operadores que la solicitan o deben obtener estas designaciones. Estas designaciones son utilizadas para la operación con el ATC; también son utilizadas para identificación de comunicación y factura por medio del Aeronautical Fixed Telecommunications Network (AFTN). Este sistema



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo II	
	Página	15 de 17
	Revisión	02
	Fecha	08/03/2018

provee intercambio de mensajes y planes de vuelos entre estaciones fijas en la red. Ambos designadores son otorgados como una unidad. Hay tres tipos de designadores que son:

- El designador de Operador de tres letras de la OACI.
- El designador de radio telefonía.
- Designador de telefonía especial.
- Designador local de radio telefonía.

DESIGNADOR DE EMPRESA (designador OACI de tres letras)

El designador para Empresas de OACI es de tres letras. El número de designador sirve para identificar a la aeronave en varias circunstancias en el sistema de ATC. El designador asignado de tres letras sirve para identificar el número de vuelo en vez de la matrícula de la aeronave y puede utilizarse como código de telecomunicaciones y es ventajoso usarlo también en el ATC y para efectos operacionales. El designador de Operador puede ser usado para aumentar el intercambio escrito y computarizado de la información del Operador en el sistema ATC para penetrar el acceso a los planes de vuelos guardados y provee una manera rápida y precisa para reconocerlos visualmente.

EL DESIGNADOR DE RADIO TELEFONÍA (Call-Sign).

Casi siempre el designador de radio telefonía es designado con el de Operador por la OACI y el Call sign se convierte en el identificador de telecomunicaciones para el avión tanto en tierra como en el aire con el ATC. Usualmente el nombre o abreviatura de la Empresa pronunciable es usado en combinación con el ATC y servicios operacionales. Un ejemplo es American 411. Este designador remplaza la combinación del estándar “tipo/número de matrícula” tales como Cessna 398J. El designador de radio-telefonía debe ser fonéticamente pronunciable en por lo menos inglés, francés y castellano. El nombre del Operador, la autoridad de operación, debe parecerse al designador de radio telefonía, y el designador no debe consistir en más de dos palabras y tres sílabas. Una ventaja de utilizar el designador de radio telefonía es la reducción de ruido y distracción en la línea de comunicación que puede traer confusión de un designador similar. Por lo tanto, esto reduce la confusión en la comunicación verbal. Un nuevo o cambio de designador debe tomar por lo menos 60 días antes de poderlo utilizar.

EL DESIGNADOR ESPECIAL DE RADIO TELEFONÍA.

Un designador especial de radio telefonía puede ser autorizado temporalmente por OACI y DTTA para ser utilizados en vuelos conmemorativos, una participación grande de aviones, una carrera de aviones; aviones operando en una zona de desastre o emergencia.

DESIGNADOR LOCAL DE RADIO TELEFONÍA.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo II	
	Página	16 de 17
	Revisión	02
	Fecha	08/03/2018

Un designador local de radio telefonía debe ser utilizado para comunicación local con torres de control local durante operaciones VFR y no debe ser usado para planes de vuelos.

SOLICITUD DE UN DESIGNADOR

El RACP no requiere que se obtenga un designador, sin embargo, las OpSpecs pueden requerir el designador. LA AAC, podrá requerir y otorgar un designador de tres letras de la OACI en base a números de vuelos de itinerarios. Sin embargo, La OACI es la que otorga finalmente la designación tomando en cuenta los designadores otorgados mundialmente.

PROCEDIMIENTOS PARA OTORGAR UNA DESIGNACIÓN

Todas las solicitudes deben hacerse con el POI quien le enviará al DTTA lo solicitado; la designación será manejada por La DTTA, quien se mantendrá en comunicación con el POI y el Operador.

DESIGNADORES DE RADIO TELEFONÍA Y DE OPERADOR.

El POI debe tener del Operador la siguiente información para poder solicitar ambos designadores.

- a. Nombre y dirección del Operador.
- b. Tipo de aviones.
- c. La intención de utilizar el AFTN para servicios internacionales u operaciones.
- d. El número y tipo de mensajes AFTN que utilizará diario.
- e. Una copia del itinerario que va a operar.
- f. Una copia del Certificado que autoriza al Operador.
- g. Una lista de cinco sugerencias de tres letras que desea utilizar.

DESIGNADOR ESPECIAL DE RADIO TELEFONÍA.

La siguiente información debe ser suministrada por el Operador.

- a. Tipo de vuelo.
- b. Tipo de manejo requerido.
- c. Tipo y número de aeronaves.
- d. Rutas y duración de la operación.

DESIGNADORES LOCALES DE RADIO TELEFONÍA.

Una carta de acuerdo debe confeccionarse para justificar y obtener un designador local, entre la DNA y el Operador. La misma debe ser revisada y recomendada por el POI.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo II	
	Página	17 de 17
	Revisión	02
	Fecha	08/03/2018

**2.11. DIFERENCIAS ENTRE LOS ANEXOS DE LA OACI CON EL
REGLAMENTO DE AVIACIÓN CIVIL DE PANAMÁ**

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.

**2.11.1. IMPLEMENTACIÓN DE ENMIENDAS DE LOS SARPS Y
NOTIFICACIÓN DE DIFERENCIAS A LA OACI**

La Dirección General a través de la Oficina de Normas y Regulaciones Aeronáuticas (NRA) consultará, coordinará y remitirá nota al Director de Seguridad Aérea para la emisión/recepción de comentarios a la enmienda a los Anexos de OACI.

Recibida la documentación, el Director de Seguridad Aérea emitirá nota a los distintos departamentos para que junto a su personal, evalúen y emitan su opinión sobre la viabilidad de su implementación en las regulaciones nacionales.

Los departamentos remitirán mediante nota formal al Director de Seguridad Aérea sus opiniones, quien a su vez remitirá nota formal a la Oficina de NRA. La nota debe dejar establecida la opinión de la DSA con relación a la enmienda consultada a su Dirección.

El procedimiento para la adopción y notificación de los SARP’s a OACI, está contenido en el Manual de Procedimientos de la Oficina de Normas y Regulaciones.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo III	
	Página	1 de 7
	Revisión	02
	Fecha	08/03/2018

CAPÍTULO III - 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 señalan Leyes 21, 22 y 23, del 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 DE LA AAC

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

- Organizar y fiscalizar el uso del espacio aéreo panameño, bajo condiciones de equidad, competencia y protección al ambiente.
- 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.
- Proporcionar Servicios de Tránsito Aéreo y operar sistemas de ayuda y protección a la Navegación Aérea.
- Autorizar el ingreso y la permanencia de aeronaves en Panamá.
- 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.
- 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.
- 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.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo III	
	Página	2 de 7
	Revisión	02
	Fecha	08/03/2018

- Otorgar, modificar, suspender y revocar los Certificados de Operación y sus Especificaciones de Operaciones a las empresas aéreas comerciales y a quienes corresponda.
- Otorgar, modificar, convalidar, suspender y revocar los Certificados de Aeronavegabilidad a las aeronaves de matrícula panameña y otorgar a convalidar Certificados Tipo y aceptar las directrices de aeronavegabilidad de los Estados de diseño, fabricación y certificación según corresponda.
- Autorizar, modificar, suspender y revocar la autorización de funcionamiento de fábricas, talleres de mantenimiento y reparación de aeronaves.
- Otorgar, convalidar, suspender y cancelar las Licencias al Personal Aeronáutico que requiera de ellas para el desempeño de sus funciones.
- Otorgar y cancelar matrícula a las aeronaves panameñas, conforme lo establezcan la Ley y sus Reglamentos.
- 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.
- 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.
- Autorizar la formación de aeroclubes y el desarrollo de actividades de aviación deportiva en general.
- Investigar los accidentes e incidentes de aviación, con el objeto de determinar sus causas probables.
- Investigar y sancionar las infracciones a la Legislación y Reglamentación Aeronáutica.
- Adoptar y aplicar como Reglamentación Nacional, cuando proceda, las Normas y Métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).
- 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 concernientes a sus funciones legales y reglamentarias, sin perjuicio de las atribuciones del Ministerio de Relaciones Exteriores y de otros organismos del Estado.
- Fijar, cobrar y percibir las tasas, tarifas, desechos u 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.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo III	
	Página	3 de 7
	Revisión	02
	Fecha	08/03/2018

- Aprobar o registrar las tarifas aéreas de los Servicios de Transporte Aéreo Público de Pasajeros, Correos, Carga y Carga exclusiva.
- 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.
- Prestar asesoría técnica en materias aeronáuticas a las Entidades públicas o privadas nacionales o extranjeras que requieran de ello.
- 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.
- 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.
- Otorgar, modificar, suspender o cancelar los certificados de explotación, por incumplimiento de las condiciones fijadas para su otorgamiento.
- Promover la facilitación en el transporte aéreo nacional e internacional.
- Elaborar e implementar cada cinco años el Plan Maestro de Desarrollo Aeroportuario.
- 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.
- 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 ésta 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 todo el personal de la DSA sobre la estructura de la Autoridad Aeronáutica Civil, es conveniente presentar el organigrama general el cual contiene 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 distintos



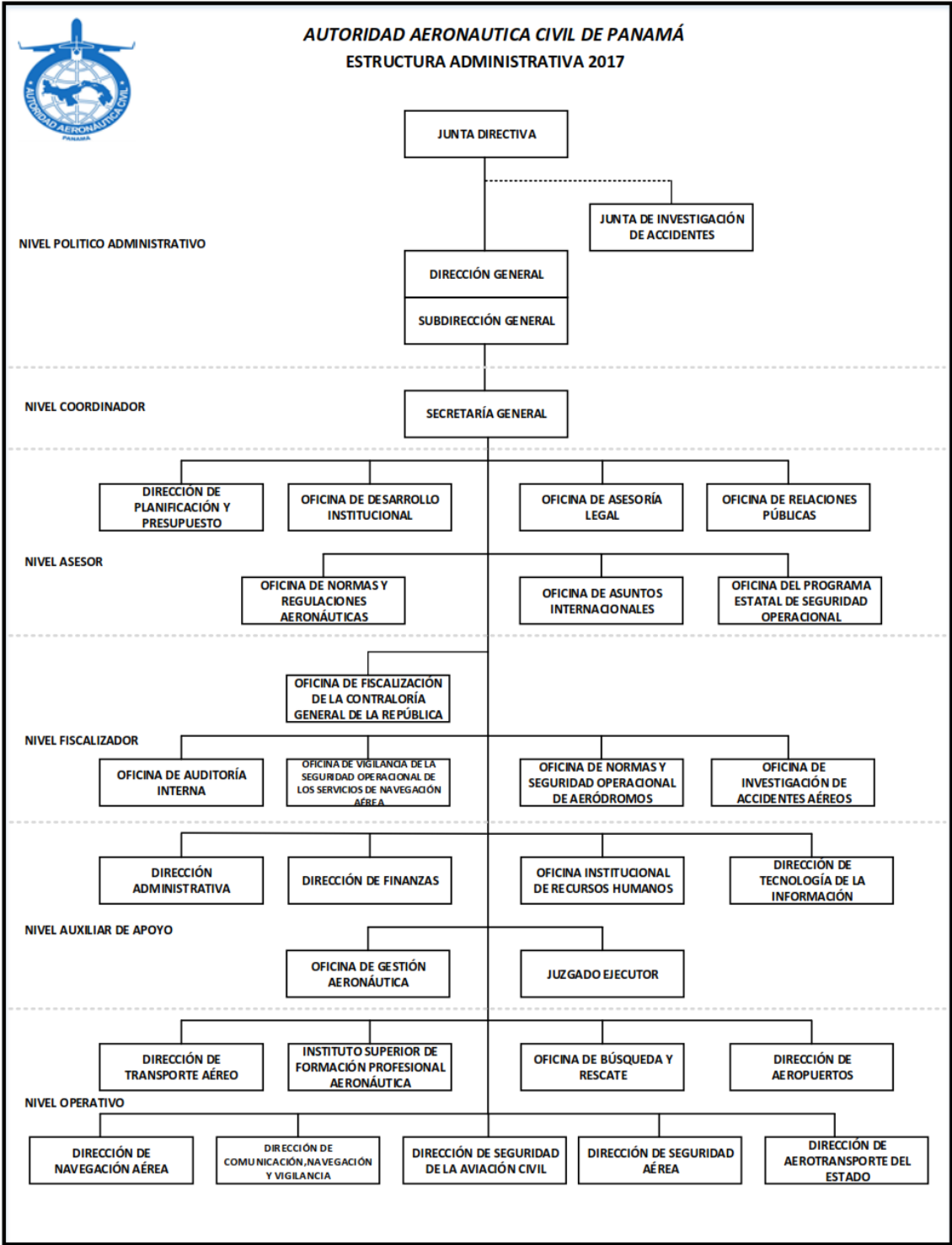
AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo III	
	Página	4 de 7
	Revisión	02
	Fecha	08/03/2018

departamentos y unidades de la DSA dentro de la estructura general de la Autoridad Aeronáutica Civil de la República de Panamá.

Para tal efecto presentaremos en orden de importancia para el personal de la DSA, solamente las funciones de la Junta Directiva, Director General, Subdirector General y Director de Seguridad Aérea. para el resto de las funciones de los distintas Direcciones, jefaturas y unidades, referirse al manual de Organización y funciones de la AAC.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo III	
	Página	5 de 7
	Revisión	02
	Fecha	08/03/2018



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo III	
	Página	6 de 7
	Revisión	02
	Fecha	08/03/2018

3.3.2. Junta Directiva

Es el Órgano encargado de establecer y administrar las políticas superiores de Transporte Aéreo en Panamá.

Estará integrada por:

- El Ministerio de Gobierno y Justicia o su representante, quien la presidirá.
- El Ministerio de Economía y Finanzas o su representante.
- El Ministerio de Comercio e Industrias o su representante.

El Director General 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.

3.3.3. FUNCIONES DE LA JUNTA DIRECTIVA:

- Aprobar las políticas y estrategias para el desarrollo del Transporte Aéreo en Panamá.
- Aprobar el presupuesto de la AAC, de conformidad con las disposiciones constitucionales que rigen el Presupuesto General del Estado.
- Aprobar los planes y programas presentados por el Director General de la AAC.
- Aprobar las tasas, tarifas, derechos y rentas que proponga fijar el Director General de la AAC.
- Coordinar y armonizar las relaciones entre las distintas entidades que integran o intervienen en el Transporte Aéreo y en la actividad aeronáutica.
- 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.
- Aprobar los Reglamentos y normas de la AAC, incluyendo su Reglamento interno.
- 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.
- Requerir informes al Director General cuando lo estime conveniente.
- Aprobar toda clase de contratos, acuerdos, derogaciones con personas naturales o jurídicas, públicas o privadas, nacionales o extranjeras, que superen la suma de quinientos mil balboas (B/. 500,000.00).

3.3.4. DIRECTOR GENERAL

- La Autoridad Aeronáutica Civil 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



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo III	
	Página	7 de 7
	Revisión	02
	Fecha	08/03/2018

- Asamblea Legislativa para un período de cinco años concurrente con el período presidencial.
- Responden directamente a la Dirección General las Direcciones y unidades representadas en el Organigrama General de la AAC.

3.3.5. 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.

3.3.6. DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA.

- El Director de Seguridad Aérea será nombrado por el Director General y tendrá como funciones principales, velar por el cumplimiento de las normas y procedimientos de la Vigilancia de la Seguridad Operacional establecidos para que la aviación civil se desarrolle dentro de un marco de máxima seguridad.
- Responde directamente al Director General y a él responden todo el personal de los distintos departamentos, secciones y unidades de la DSA.

3.3.7. SUBDIRECTOR DE SEGURIDAD AÉREA

- El Subdirector de Seguridad Aérea será designado por el Director General y su función será reemplazar al Director de Seguridad Aérea en caso de ausencia o impedimento de éste.
- El Director de Seguridad Aérea le asignará las funciones específicas o le atribuirá la Dirección de algunos de los servicios contemplados dentro de la organización administrativa de la DSA.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo IV	
	Página	1 de 62
	Revisión	10
	Fecha	24/09/2024

CAPÍTULO IV - DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA

4.1. OBJETIVO

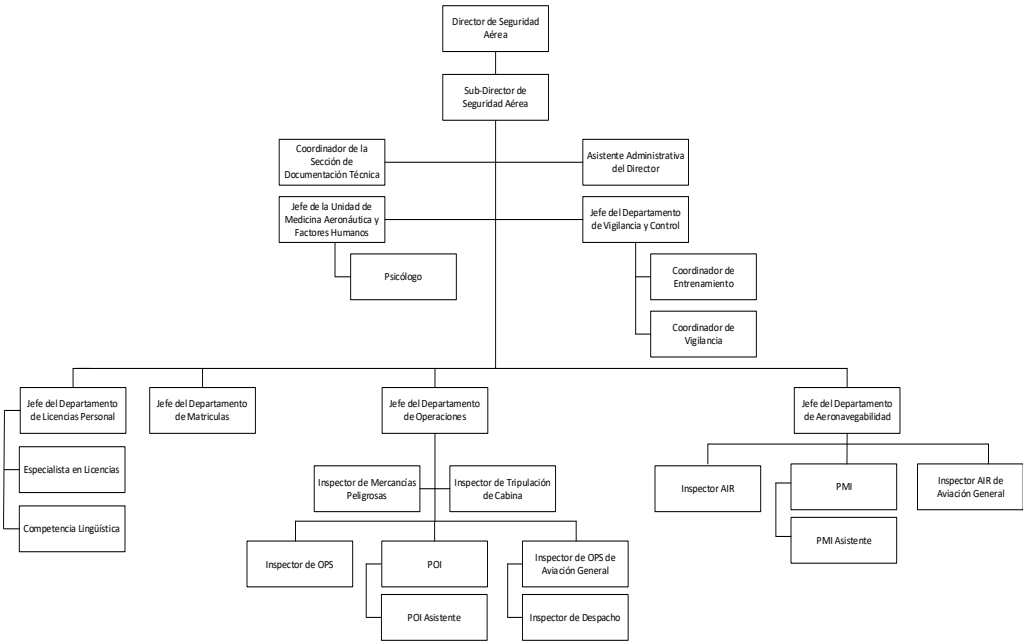
La Dirección de Seguridad Aérea es parte fundamental de la Autoridad Aeronáutica Civil de Panamá y tiene como objetivos, garantizar mediante la Vigilancia Operacional y el cumplimiento regulatorio, que las operaciones aéreas de la aviación civil se desarrollen de una manera segura y eficiente.

4.2. ESTRUCTURA ORGÁNICA DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA

4.2.1. Generalidades.

La DSA cuenta con una estructura orgánica la cual contiene su composición básica requerida para su funcionabilidad. Además, servirá para ubicar a los distintos departamentos y unidades de la DSA dentro de la estructura y composición en la Autoridad Aeronáutica Civil de la República de Panamá.

ORGANIGRAMA DSA



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo IV	
	Página	2 de 62
	Revisión	10
	Fecha	24/09/2024

4.3. COMPETENCIAS DE LOS INSPECTORES E INSPECTORES DELEGADOS

4.3.1 Las competencias de los Inspectores se utilizan para prever la fiabilidad en el rendimiento exitoso de los inspectores en el desempeño de sus funciones y tareas. Esto es especialmente útil porque los inspectores necesitan adaptarse a un entorno reglamentario cambiante, ya que en ocasiones se encontrarán en situaciones inusuales y frecuentemente complejas.

4.3.2 Las competencias pueden describir los comportamientos observables asociados en un inspector con mucha experiencia, líderes de inspección multidisciplinarios que abordan cuestiones complejas, demostrando los más altos estándares de competencia según sea determinado por la AAC. Sin embargo, a medida que avancen en sus funciones, los inspectores deberían progresar en la demostración de tantas competencias como sea posible y en niveles de competencias progresivas.

4.3.3 En algunas circunstancias, pueden ser llamados a actuar como observadores, analistas, investigadores, auditores, mediadores, negociadores, expertos técnicos, jueces o incluso como testigos. La experiencia técnica por sí sola no prepara a una persona para funcionar de manera competente en dicho entorno.

4.3.4 Entre las competencias observables a los inspectores podemos tener:

Ética y valores:

El Inspector debe ser íntegro, transparente, respetuoso, objetivo, tenaz, analítico en la toma de decisiones y consecuente con los valores fundamentales de la AAC; en tal virtud el Inspector debe:

- a) Tratar a los demás de manera respetuosa, justa y objetiva independientemente de las diferencias.
- b) Mantener la privacidad y confidencialidad de las evidencias.
- c) Tener la capacidad de identificar y mitigar las situaciones de conflicto de intereses.

Comunicación:

El Inspector transmite, recibe y entiende información en modos oral y escrito; en tal virtud debe:

- a) Confirmar que la información transmitida fue recibida y entendida con precisión.
- b) Escuchar activa y objetivamente sin interrumpir.
- c) Presentar información apropiada y precisa de manera clara, concisa y convincente en todos los medios.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo IV	
	Página	3 de 62
	Revisión	10
	Fecha	24/09/2024

- d) Comunicar problemas complejos de manera clara y creíble ante públicos diversos.

Resolución de problemas y toma de decisiones:

El Inspector puede orientar en la resolución de problemas de variados niveles de complejidad y riesgo; en tal virtud debe:

- a) Recopilar información relacionada y suficiente de una variedad de fuentes de manera oportuna.
- b) Identificar múltiples causas raíz de problemas y los riesgos involucrados.
- c) Orientar en la toma de acciones correctivas que mitiguen el impacto a mediano y largo plazo para solucionar problemas inmediatos.
- d) Demostrar decisión para enfrentar situaciones complejas o delicadas.
- e) Incorporar lecciones aprendidas en decisiones futuras.

Iniciativa:

El Inspector identifica y aborda los problemas de forma independiente, proactiva y persistente para lograr los objetivos; en tal virtud debe:

- a) Aprovechar las oportunidades que surgen.
- b) Buscar formas de mejorar la eficiencia y la efectividad.
- c) Anticipar y actuar sobre posibles problemas.

Conocimientos técnicos:

El Inspector aplica y mejora el conocimiento técnico y las habilidades para realizar tareas de vigilancia de la seguridad operacional; en tal virtud debe:

- a) Aplicar conocimientos técnicos y habilidades para abordar correctamente una situación.
- b) Responder con precisión a preguntas técnicas complejas.
- c) Mantener actualizados los conocimientos y habilidades técnicas especializadas.
- d) Interpretar correctamente y explicar la intención del reglamento aplicable para un contexto dado.
- e) Contribuir como “experto en la materia” en el desarrollo de normativas.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo IV	
	Página	4 de 62
	Revisión	10
	Fecha	24/09/2024

Pensamiento sistémico:

El Inspector entiende y determina cómo los diversos componentes de los sistemas de gestión interactúan y afectan el rendimiento general de la seguridad del sistema; en tal virtud debe:

- a) Evaluar con precisión la interrelación entre políticas, procesos, procedimientos y sistemas de gestión de las partes interesadas.
- b) Determinar la efectividad de la implementación de procesos de mejora continua, reactivos y proactivos.
- c) Utilizar el conjunto apropiado de métricas para medir y monitorear el desempeño de seguridad operacional.
- d) Interpretar los resultados del análisis de datos de rendimiento.
- e) Evaluar si los objetivos de desempeño de seguridad operacional, logran el nivel deseado.
- f) Determinar con precisión si la (s) causa (s) raíz (s) de las deficiencias se deben a fallas sistémicas o a situaciones aisladas.

Gestión de Riesgos:

El Inspector demuestra un enfoque efectivo para la vigilancia del proveedor de servicios considerando su perfil de riesgo y disponibilidad de recursos; en tal virtud debe:

- a) Realizar evaluaciones exhaustivas de riesgos de proveedores de servicios utilizando metodologías apropiadas.
- b) Tomar decisiones estratégicas basadas en evaluación de riesgos, principios y valores.
- c) Determinar de manera oportuna tendencias, áreas problemáticas o riesgos que pueden tener un impacto negativo en la seguridad.
- d) Aplicar los requisitos de certificación/aceptación apropiados y las técnicas de vigilancia de acuerdo con los niveles cambiantes de riesgo.
- e) Evaluar la idoneidad de los casos de seguridad presentados por los proveedores de servicios.

Liderazgo y trabajo en equipo:

El Inspector colabora en la organización para fomentar y promover una visión clara y objetivos comunes; en tal virtud debe:

- a) Promover relaciones de trabajo positivas.
- b) Alentar la discusión abierta.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo IV	
	Página	5 de 62
	Revisión	10
	Fecha	24/09/2024

- c) Facilitar la resolución de conflictos.
- d) Fomentar la colaboración y búsqueda de la excelencia.
- e) Solicitar activamente comentarios constructivos.

Pensamiento crítico:

El Inspector analiza la información para lograr consistentemente los resultados deseados; en tal virtud debe:

- a) Analizar y evaluar con precisión los datos de rendimiento de las partes interesadas para determinar las tendencias.
- b) Sintetizar los datos de una variedad de fuentes de manera apropiada.
- c) Evaluar la eficiencia y la efectividad de la implementación y el mantenimiento de los programas obligatorios basados en el sistema contra los requisitos operacionales.

4.4. ATRIBUTOS PERSONALES DE LOS INSPECTORES

- 4.4.1. Los inspectores deben poseer una actitud abierta, buen juicio y criterio, habilidades analíticas y tenacidad, tener la habilidad de percibir situaciones de manera objetiva, comprender operaciones complejas desde una perspectiva amplia, y comprender sus responsabilidades individuales dentro de una organización, puede tener:
- Liderazgo
 - Toma de decisiones y autoridad
 - Negociador
 - Motivador
 - Responsable
 - Objetivo
 - Trabajo en equipo y bajo presión
 - Facilidad de comunicación



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo IV	
	Página	6 de 62
	Revisión	10
	Fecha	24/09/2024

DESCRIPCIÓN DE FUNCIONES

4.5. DIRECTOR DE SEGURIDAD AÉREA

El director de seguridad aérea requiere que el titular implemente y administre el sistema de vigilancia de seguridad aérea de Panamá para lograr y mantener pleno cumplimiento de los Reglamentos de Aviación Civil de Panamá (RACP), con las normas de los Anexos 1, 2, 6, 7, 8, 16, 18 y 19 de la OACI y las recomendaciones y textos de orientación pertinentes.

FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES:

- Recomendar el otorgamiento, suspensión, revocación o modificación del Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (AOC) y certificados operacionales como corresponda, Certificados de aeronavegabilidad y licencias de pilotos;
- Otorgar, suspender, revocar o modificar especificaciones de operaciones (OpSpecs);
- Desarrollar, redactar e implementar textos de orientación para Inspectores y la Industria cuyo objetivo es lograr pleno cumplimiento con las normas aeronáuticas internacionales;
- Recomendar las modificaciones, que a lugar tengan, respecto de las normativas nacionales que regulan la actividad aeronáutica, a fin de que estén acordes y armonicen con las regulaciones internacionales que rigen la materia.
- Dirigir todas las acciones de certificación, licenciamiento, matrícula de aeronaves, vigilancia, inspecciones especiales, solucionar problemas de seguridad y tomar las medidas coercitivas de titulares de documentos aeronáuticos;
- Dirigir las funciones de inspección de las diversas unidades, tripulantes de cabina de pasajeros, mercancías peligrosas, vigilancia y control, licencias al personal aeronáutico, medicina aeronáutica y matrícula de aeronaves, incluyendo la gestión de los recursos y el personal de la Dirección de seguridad aérea;
- Dar asesoramiento, hacer recomendaciones y entregar informes al Director General acerca de todos los asuntos relacionados con reglamentos de seguridad, desarrollo aeronáutico y crecimiento;
- Gestionar y dirigir el flujo de correspondencia en la Dirección de Seguridad Aérea; la producción, compilación y registro de inspecciones, auditorías y expedientes de medidas coercitivas;



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo IV	
	Página	7 de 62
	Revisión	10
	Fecha	24/09/2024

- Realizar análisis y presentar informes al Director General sobre el estado de infracciones e ítems abiertos; y
- Dar recomendaciones sobre las necesidades de personal y medidas de retención.

REQUISITOS PARA EJERCER LAS FUNCIONES DE DIRECTOR DE SEGURIDAD AÉREA.

- Título Universitario de Licenciatura en Administración de Aviación o carreras afines.
- Preferiblemente Título Post Universitario de Licenciatura en Administración Pública, Administración de Empresas o carreras afines o;
- Ser titular de una licencia ATP o Técnico de Mantenimiento de Aeronave (TMA);
- Un mínimo de 5 años de experiencia en gestión de la aviación;
- Un mínimo de 5 años de experiencia con operaciones de Aviación General y/o de cinco años en operaciones de transporte aéreo;
- Un mínimo de 15 años de experiencia en aeronáutica técnica;
- Poseer habilidades administrativas y directivas basadas en experiencia en la industria aeronáutica o la autoridad aeronáutica civil, tal como se describe a continuación:
- Conocer y entender Anexos 1, 6 y 8 de la OACI, el Convenio de Chicago de 1944, y demostrar conocimiento de las leyes, los reglamentos y los textos de orientación panameños relativos a la aeronáutica;

Tener conocimiento y experiencia:

Leyes y Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP).

Políticas públicas relacionadas con la seguridad operacional.

Tener conocimiento del idioma inglés oral y escrito;

programas de gestión de seguridad operacional;

Programas y actividades referentes a la seguridad operacional, inspección, fiscalización y vigilancia de aeronaves.

Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago -1944)

Organización y funcionamiento de la administración en el aspecto del sector aeronáutico.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo IV	
	Página	8 de 62
	Revisión	10
	Fecha	24/09/2024

4.6. SUB- DIRECTOR DE SEGURIDAD AÉREA

Asiste a la dirección de seguridad aérea en la planificación, supervisión, coordinación y dirección de los programas y proyectos contemplados en el Plan de Seguridad Aérea.

FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES

- Colaborar con la Dirección en los asuntos sobre otorgamiento, modificación, suspensión y autorizaciones de los Certificados de Operación y sus especificaciones de operaciones (OpSpecs).
- Recomendar el otorgamiento, modificación, convalidación, suspensión o revocación de los certificados de aeronavegabilidad de las aeronaves de matrícula panameña y otorgar o convalidar certificado tipo.
- Recomendar la autorización, modificación, suspensión o revocación de la autorización de funcionamiento de fábricas de aeronaves, talleres de mantenimiento y reparación de aeronaves.
- Recomendar el otorgamiento, convalidación, suspensión y cancelación de las licencias al personal aeronáutico que requiera de ellas para el desempeño de sus funciones.
- Recomendar el otorgamiento y cancelación de matrícula a las aeronaves panameñas.
- Dar seguimiento y controlar la aplicación del Reglamento de Aviación Civil de Panamá.
- Recomendar la adopción, enmiendas y modificación al Reglamento de Aviación Civil de Panamá.
- Recomendar las sanciones por infracción a la Ley de Aviación y al Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP).
- Dar seguimiento a los Programas de manejo de mercancías peligrosas de los operadores, importadores y explotadores.
- Coordinar, por delegación del Director de seguridad aérea, con la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) aspectos relacionados con la atención y asistencia de los eventos internacionales que efectúen en lo referente a la seguridad operacional.
- Ejercer las demás funciones que el Director le encomiende o delegue.

REQUISITOS PARA EJERCER LAS FUNCIONES DE SUB-DIRECTOR DE SEGURIDAD AÉREA.

- Título Universitario de Licenciatura en Administración de Aviación o carreras afines. Preferiblemente Título Post Universitario de Licenciatura en Administración Pública, Administración de Empresas o carreras afines o;



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo IV	
	Página	9 de 62
	Revisión	10
	Fecha	24/09/2024

- Ser titular de una licencia ATP o Técnico de Mantenimiento de Aeronave (TMA);
- Un mínimo de 5 años de experiencia en gestión de la aviación;
- Un mínimo de 5 años de experiencia con operaciones de Aviación General y/o de cinco años en operaciones de transporte aéreo;
- Un mínimo de 15 años de experiencia en aeronáutica técnica;

Tener conocimiento y experiencia:

- Leyes y Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP).
- Políticas públicas relacionadas con la seguridad operacional.
- Tener conocimiento del idioma inglés oral y escrito;
- programas de gestión de seguridad operacional;
- Programas y actividades referentes a la seguridad operacional, inspección, fiscalización y vigilancia de aeronaves.
- Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago -1944)
- Organización y funcionamiento de la administración en el aspecto del sector aeronáutico.
- Un mínimo de 5 años de experiencia en gestión aeronáutica;
- Un mínimo de 5 años de experiencia con operaciones de Aviación General y/o de cinco años en operaciones de transporte aéreo;
- Un mínimo de 15 años de experiencia en aeronáutica técnica;

DEPARTAMENTO DE VIGILANCIA Y CONTROL

4.7. JEFE DEL DEPARTAMENTO DE VIGILANCIA Y CONTROL

FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES

Las funciones y responsabilidades incluyen, pero no se limitan a lo siguiente:

- Supervisar al coordinador de vigilancia y al coordinador de entrenamiento para garantizar que se apliquen procedimientos internos y estructuras de control de calidad cuando desempeñan sus funciones.
- Garantizar que se acaten los procedimientos internos de auditoría establecidos para el Departamento.
- Servir de apoyo al director, sub-director y los jefes de departamento implementando procesos y procedimientos de control de calidad dentro de la Dirección de Seguridad Aérea.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo IV	
	Página	10 de 62
	Revisión	10
	Fecha	24/09/2024

- Gestionar los recursos del departamento y sistemas de información para verificar con el cumplimiento de los procedimientos establecidos.
- Identificar e implementar procedimientos para la mejora continua de la Dirección de Seguridad Aérea.
- Mantener informados al director y sub-director de Seguridad Aérea de asuntos relacionados al estado del programa de entrenamiento y actividades de vigilancia.
- Verificar que las actividades de entrenamiento y vigilancia logren las metas de la Dirección de Seguridad Aérea.
- Informar al director de seguridad aérea periódicamente sobre las actividades de entrenamiento y vigilancia.
- Recomendar acciones correctivas para corregir las deficiencias identificadas.
- Verificar que el personal de la dirección tenga entrenamiento y calificaciones apropiados.
- Coordinar con el personal directivo de la AAC el entrenamiento del personal para garantizar calificaciones apropiadas y asignación de recursos para actividades de entrenamiento y vigilancia.

REQUISITOS PARA EJERCER LAS FUNCIONES DE JEFE DE VIGILANCIA Y CONTROL.

- Título universitario de Licenciatura en Administración de Empresas, Administración Pública, Ingeniería Industrial, Tecnología Administrativa o carreras afines.
- Poseer experiencia en procedimientos de auditorías aeronáuticas y gestión de seguridad.
- Poseer experiencia como administrador.
- Poseer experiencia en operaciones aeronáuticas.
- Haber ejercido funciones Técnicas Aeronáuticas y poseer una experiencia no menor de 5 años.
- Tener un conocimiento práctico del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) y de la Ley de Aviación Civil de Panamá.
- Conocer la estructura institucional de la AAC y sus funciones.
- Conocimiento del Idioma inglés oral y escrito.
- Conocimiento práctico de los Anexos 1, 6 y 8 de OACI.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo IV	
	Página	11 de 62
	Revisión	10
	Fecha	24/09/2024

4.8. COORDINADOR DE ENTRENAMIENTO

FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES

Las funciones y responsabilidades incluyen, pero no se limitan a lo siguiente:

- Ingresar el plan anual de entrenamiento para cada inspector basado en información proporcionado por los jefes de aeronavegabilidad, operaciones y licencias.
- Identificar y coordinar el entrenamiento en el trabajo (OJT) requerido, monitorear la realización de OJT e informar a los jefes, del Estado de entrenamiento OJT.
- Programar entrenamiento según el plan anual de entrenamiento.
- Identificar establecimientos de entrenamiento que pueden proporcionar entrenamiento apropiado.
- Gestionar, documentar y mantener los archivos de evaluación de establecimientos de entrenamiento.
- Dar resultados de evaluaciones de establecimientos de entrenamiento a los Jefes relevantes de departamento.
- Coordinar el proceso de aprobación de entrenamiento fuera de la institución, lo cual incluye elaborar cartas de autorización y garantizar que se otorguen las aprobaciones necesarias antes del entrenamiento.
- Mantener el registro de currículos de cursos internos y externos para todo tipo de entrenamiento de inspectores.
- Mantener los registros de entrenamiento de inspectores y los archivos de personal.

REQUISITOS PARA EJERCER LAS FUNCIONES DEL COORDINADOR DE ENTRENAMIENTO:

- Título universitario de Licenciatura en Administración de Empresas, Administración Pública, Ingeniería Industrial, Tecnología Administrativa o carreras afines.
- Conocimiento del Idioma inglés oral y escrito.
- Habilidad para expresarse de forma escrita y oral de manera clara y precisa.
- Poseer habilidades y experiencia administrativa adecuada a su cargo.
- Poseer conocimiento del idioma inglés.
- Manejo de aplicaciones informáticas.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo IV	
	Página	12 de 62
	Revisión	10
	Fecha	24/09/2024

- Poseer habilidades efectivas de comunicación, tanto oral como escrita.
- Poseer capacidad para trabajar efectivamente como miembro de equipo.
- Poseer habilidades organizacionales.
- Poseer experiencia con logística y planificación.

4.9. COORDINADOR DE VIGILANCIA

FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES

Las funciones y responsabilidades incluyen, pero no se limitan a lo siguiente:

- Garantizar que se ingrese correctamente el plan anual de vigilancia en el sistema de información aeronáutico regional (SIAR).
- Mantener los registros, o impresos o electrónicos, de las actividades de vigilancia, incluyendo formularios, correspondencia y documentación de resolución.
- Avisar al jefe de aeronavegabilidad, al jefe de operaciones y al jefe de licencias de inspecciones incompletas u otras demoras a las actividades de vigilancia planeadas.
- Ayuda al jefe de aeronavegabilidad, al jefe de operaciones y al jefe de licencias a elaborar el plan anual de trabajo.
- Proporcionar informes mensuales de SIAR a los jefes de operaciones, aeronavegabilidad y licencias sobre el estado del plan anual de vigilancia y discrepancias abiertas.
- Ingresar en el SIAR los resultados de actividades de vigilancia previstas y no previstas.

REQUISITOS PARA EJERCER LAS FUNCIONES DEL COORDINADOR DE VIGILANCIA:

- Título universitario de Licenciatura en Administración de Empresas, Administración Pública, Ingeniería Industrial, Tecnología Administrativa o carreras afines.
- Poseer habilidades y experiencia administrativa adecuada al puesto.
- Poseer conocimiento del idioma inglés.
- Demostrar ser competente en el uso de aplicaciones informáticas, entre ellas el sistema de monitoreo SIAR.
- Poseer habilidades efectivas de comunicación, tanto oral como escrita.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo IV	
	Página	13 de 62
	Revisión	10
	Fecha	24/09/2024

- Poseer capacidad para trabajar efectivamente como miembro de equipo.
- Poseer habilidades organizacionales.

4.10. ASISTENTE ADMINISTRATIVA DEL DIRECTOR

FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES

Las funciones y responsabilidades incluyen, pero no se limitan a lo siguiente:

- Realizar trabajos de asistencia o apoyo al Director de Seguridad Aérea en la atención, manejo, tramitación, agilización y facilitación de las acciones o procesos administrativos que se realizan en la Dirección.
- Atender al público que solicita información para la tramitación de acciones relacionadas con los servicios que presta la Dirección.
- Coordinar y dar seguimiento a las partidas de gastos del presupuesto asignado a la DSA.
- Gestionar el trámite de órdenes de compra o de pago, comprobantes y cheques por diversos conceptos y dar seguimiento a los mismos hasta su cancelación.
- Coordinar y dar seguimiento al trámite de las acciones de personal de la DSA.
- Colaborar con el director de la DSA en la tramitación, atención y solución de asuntos que se le asignen.
- Colaborar en la atención, evaluación y respuestas a las notas, memorandos, informes y otras comunicaciones que se reciben en la DSA.
- Participar en la elaboración de anteproyecto de presupuesto de la DSA.
- Elaborar propuestas de reorganización de los métodos y procesos de trabajo que se utilizan en su puesto de trabajo.
- Colaborar con personal técnico, profesional y directivo en su especialidad, según procedimientos establecidos y necesidades de la función que ocupa.
- Controlar la disponibilidad y el estado de los recursos asignados al puesto que ocupa.
- Programar los requerimientos de uso de recursos materiales asignados al puesto de trabajo que ocupa.
- Ejecutar las tareas previstas en el puesto y aquellas afines al mismo, según sea necesario.
- Controlar permanentemente el desarrollo de las propias tareas en cuanto a su calidad, resultados y oportunidades y, de manera formal y/o eventual, las tareas de otros.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo IV	
	Página	14 de 62
	Revisión	10
	Fecha	24/09/2024

REQUISITOS PARA EJERCER LAS FUNCIONES DE ASISTENTE ADMINISTRATIVO

EXPERIENCIA LABORAL PREVIA

- Dos (2) años de experiencia laboral a nivel técnico, en la atención, manejo tramitación, agilización y seguimiento de acciones administrativas.

EDUCACIÓN FORMAL NECESARIA:

- Título universitario de Licenciatura en Administración Pública, Administración de Empresas, Tecnología Administrativa o carreras afines. ó
- Dos (2) años completos de estudios universitarios en Licenciatura Administración Pública, Administración de Empresas, Ingeniería en Tecnología Administrativa o carreras afines.

CONOCIMIENTOS NECESARIOS

- Conocimiento del Idioma inglés oral y escrito.
- Habilidad para expresarse de forma escrita y oral de manera clara y precisa.
- Dominio en el manejo sistema de información aeronáutico regional (SIAR).
- Capacidad para el manejo de manuales, expedientes y registros (físicos y electrónicos).

4.11. SECRETARIA DE DIRECCIÓN

FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES

Las funciones y responsabilidades incluyen, pero no se limitan a lo siguiente:

- Registrar en el SIAR las verificaciones de competencias realizadas por los inspectores delegados que no trabajan en la AAC.
- Registrar en el SIAR las Verificaciones de Competencia realizadas por los inspectores de Operaciones que laboran en la AAC.
- Recibir y registrar la documentación que ingresa a la DSA.
- Mantener actualizado el registro de control de documentación que ingresa a la DSA.
- Confeccionar las cartas de no accidentes o Incidentes.
- Archivo de documentación.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo IV	
	Página	15 de 62
	Revisión	10
	Fecha	24/09/2024

- Distribuir a los departamentos correspondientes, la documentación que ingresa a la DSA.
- Asistir a la Asistente Administrativa del Director cuando sea solicitado.

REQUISITOS PARA EJERCER LAS FUNCIONES DE SECRETARIA DE DIRECCIÓN

EXPERIENCIA LABORAL PREVIA

- Un (1) año de experiencia laboral en tareas básicas de redacción, transcripción, registro, archivos de documentos, redacción de notas, memorandos, circulares, cuadros, informes y atención a los funcionarios y llamadas telefónicas.

EDUCACIÓN FORMAL NECESARIA

- Título secundario.
- Título secundario de Bachiller en Comercio.

EDUCACIÓN NO FORMAL NECESARIA

- Cursos o seminarios en la especialidad.

CONOCIMIENTOS NECESARIOS

- Procedimientos y Métodos de oficina.
- Manejo de programas computacionales.
- Aplicación correcta de la gramática, redacción y ortografía.
- Registro y control de la información.
- Estudios secundarios o equivalentes completos.
- Conocer de manera apropiada el contenido del MPDSA.
- Conocimiento básico del idioma inglés oral y escrito.
- Dominar, leer, hablar y entender el idioma español.
- Habilidad para expresarse de forma escrita y oral de manera clara y precisa.
- Habilidad para establecer y mantener relaciones efectivas y cordiales con funcionarios de distintos niveles y público en general.
- Habilidad para seguir instrucciones orales y escritas.
- Dominio en el manejo del SIAR.
- Habilidad para manejar documentos y expedientes confidenciales.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo IV	
	Página	16 de 62
	Revisión	10
	Fecha	24/09/2024

- Manejo de software (MS Office, Internet)
- Capacidad para trabajar en equipo y bajo presión.

DEPARTAMENTO DE OPERACIONES

La clasificación de los inspectores de operaciones puede obedecer a dos aspectos principales que la AAC ha de tener en cuenta durante la contratación y designación de su cuerpo de inspectores. Estos aspectos se refieren a su nombramiento o condición laboral y a la especialidad de cada uno de ellos.

De acuerdo a su especialidad los inspectores de operaciones pueden clasificarse en:

- a. Inspectores de Operaciones – Vuelo
 - 1. Inspectores de Operaciones – Pilotos
- b. Inspectores de Operaciones – Tripulantes de Cabina
- c. Inspectores de Operaciones – Tierra
 - 1. Inspectores de Operaciones – Despachadores de Vuelo
 - 2. Inspectores de Operaciones – Mercancías Peligrosas

4.12. JEFE DEL DEPARTAMENTO DE OPERACIONES

FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES

- El jefe del departamento de operaciones gestionará el personal y los recursos del departamento para llevar a cabo las funciones, las cuales incluyen, pero no se limitan a lo siguiente:
- Asignar inspectores de operaciones para que realicen el proceso de certificación para AOC y certificados de operaciones.
- Evaluar solicitudes y documentación para el otorgamiento y la renovación de certificaciones.
- Garantizar el cumplimiento de los reglamentos de la AAC en lo relativo a la certificación y las operaciones de aeronaves de matrícula nacional o extranjera tanto de operadores y/o explotadores de servicios aéreos como de la aviación general.
- Coordinar con la unidad examinadora del departamento de licencias en la definición de los requisitos para la aplicación de los exámenes escritos, orales y prácticos para obtener licencias y los requisitos para el otorgamiento de licencias.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo IV	
	Página	17 de 62
	Revisión	10
	Fecha	24/09/2024

- Asignar inspectores de operaciones para que investiguen accidentes, incidentes o irregularidades.
- Asignar, controlar el cumplimiento y supervisar las actividades de los inspectores de operaciones.
- Mantener un nivel adecuado de capacitación del personal del departamento.
- Aprobar planes de actividades de vigilancia de operaciones de operadores y/o explotadores panameños de servicios aéreos y actividades de aviación general.
- Es responsable de realizar el programa anual de trabajo y de proporcionar el plan de vigilancia anual finalizado para ingresar los datos en el sistema de base de datos de vigilancia.
- Rendir cuentas al Director de Seguridad Aérea en lo relativo a la comunicación con la OACI.
- Elaborar la propuesta y elevación del presupuesto anual del departamento para la adecuada administración de los recursos humanos y materiales a su cargo al director de seguridad aérea.
- Programar y realizar reuniones regulares con el personal de operaciones.
- Dar seguimiento a las distintas actividades que realiza el personal bajo a su cargo.
- Revisar y proponer cambios en el Reglamento de Aviación Civil de Panamá y los Manuales de Procedimientos del departamento de operaciones.
- Otras funciones que le asigne el director de seguridad aérea.

REQUISITOS PARA EJERCER LAS FUNCIONES DE JEFE DEL DEPARTAMENTO DE OPERACIONES:

- Ser titular de una licencia ATP;
- Poseer experiencia mínima de tres (3) años como inspector de operaciones en la AAC;
- Tener experiencia en un puesto equivalente de gestión aeronáutica en el que ejerció funciones administrativas;
- Tener experiencia con y dominio de aplicaciones informáticas.
- Conocimiento profundo de la Ley y del Reglamento de Aviación Civil de Panamá.
- Conocer en detalle el contenido del Manual de Procedimientos de Inspector de Operaciones (MPD-OPS).



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo IV	
	Página	18 de 62
	Revisión	10
	Fecha	24/09/2024

- Conocer la estructura y las funciones institucionales de la AAC.
- Poseer conocimiento del Idioma inglés oral y escrito.
- Poseer conocimiento de los Anexos 1, 6 y 8 de OACI.
- Poseer un alto nivel de seguridad para manejar documentos y expedientes confidenciales.
- Poseer habilidad para presentar informes técnicos en forma clara y precisa, oral y escrita.
- Poseer habilidad para establecer y mantener relaciones efectivas y cordiales con funcionarios de distintos niveles y público en general.
- Poseer capacidad para trabajar efectivamente en equipo y bajo presión.
- Poseer capacidad de iniciativa, discernimiento, asertividad y proactividad.
- Poseer aptitud de dirección, mando y supervisión de personal.
- Poseer conocimiento técnico relevante a operaciones de aeronaves, documentación y entrenamiento y evaluación de personal involucrado en la operación de aeronaves.
- Poseer conocimiento de Sistemas de Gestión de Seguridad, Programa Nacional de Seguridad (SSP), Sistemas de Gestión de Riesgos Asociados a la Fatiga (FRMS) y técnicas de auditoría aeronáutica.

COMPETENCIAS

- Conocimientos Técnicos
- Gestión de riesgo
- Iniciativa
- Pensamiento sistémico
- Ética y valores
- Solución de problemas y toma de decisiones
- Liderazgo y trabajo en equipo
- Comunicación
- Manejo de información.

4.13. INSPECTOR DE OPERACIONES Y DE AVIACIÓN GENERAL

FUNCIONES DEL INSPECTOR DE OPERACIONES Y DE AVIACIÓN GENERAL

El Inspector de Operaciones es responsable de vigilar la seguridad de operaciones aeronáuticas civiles conforme a la Ley y los Reglamentos de Aviación Panameños. Las funciones del inspector de operaciones y de Aviación General incluyen, pero no se limitan a, lo siguiente:



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo IV	
	Página	19 de 62
	Revisión	10
	Fecha	24/09/2024

- Llevar a cabo el proceso de la certificación de operadores y/o explotadores de servicios aéreos, el cual incluye revisiones, renovaciones y autorizaciones especiales;
- Realizar los procesos de certificación de empresas aeronáuticas, personal aeronáutico y aeronaves, en cumplimiento de los Reglamentos de aviación civil (RACP).
- Ejecutar los programas y actividades de inspección, control y vigilancia anuales o periódicos, y los procedimientos de operaciones relacionados con empresas aeronáuticas, personal aeronáutico y chequeos de vuelo a personal aeronáutico en las aeronaves o simuladores respectivos nivel internacional.
- Atender las consultas y solicitudes relacionadas con sus funciones, cuando así lo soliciten as empresas aeronáuticas, otros entes del Estado, otras dependencias.
- Expedición de AOC y especificaciones para las operaciones
- Ejecutar los proyectos de desarrollo, modificación y actualización de los reglamentos y de los estándares aeronáutico, así como de guía y documento de orientación de sus competencias, tendientes a optimizar la gestión del inspector de operaciones que redunden en beneficio a la seguridad operacional.
- Actualizar los registros de certificación, en los sistemas de gestión y de información con los que cuenta la entidad, para mantener actualizadas las bases de datos de conformidad con los lineamientos institucionales.
- Actualizar los registros de inspección y conceptos del área, en los sistemas de gestión, de información y reportes con los que cuenta la entidad, para mantener actualizada la base de datos de conformidad con los lineamientos institucionales.
- Generar y detectar los informes de asuntos relativos a las operaciones aéreas, para la toma de medidas oportunas y apropiadas que conduzcan a corregir deficiencias a partir del cumplimiento de los Reglamentos de Aviación Civil de Panamá (RACP).
- Desarrollar las medidas identificadas para el mejoramiento de los procesos relativos a las operaciones aéreas y temáticas relacionadas con su competencia, de conformidad con los lineamientos y estándares vigentes.
- Participar en el desarrollo de los contenidos de los procesos de instrucción en el programa de entrenamientos de inspectores vigentes apoyar como instructor de acuerdo con los temas de su conocimiento a los lineamientos.
- Emitir conceptos relativos a las licencias al personal aeronáutico, en función del área de su competencia, a partir de la verificación del cumplimiento de



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo IV	
	Página	20 de 62
	Revisión	10
	Fecha	24/09/2024

- los Reglamentos de Aviación Civil de Panamá (RACP) pertinentes, en coordinación con la dependencia a cargo del tema.
- Autorización de las operaciones de aviación general.
 - Otorgamiento de aprobaciones específicas (EDTO, autorización requerida (AR) para PBN, RVSM, AWOP, EFB y transporte de mercancía peligrosa.
 - Aplicar las pruebas teóricas orales y prácticas a los aspirantes a licencias y/o habilitaciones.
 - Dar seguimiento a las discrepancias encontradas en las inspecciones de la vigilancia operacional continua y a las acciones del operador para corregirlas (ejercer resoluciones de preocupaciones de seguridad operacional detectadas);
 - Investigar, reportar e iniciar medidas coercitivas e informar al jefe de operaciones de hallazgos.
 - Mantener al personal directivo apropiado informado de cambios en actividades de los operadores y otras actividades asignadas;
 - En coordinación con la OFINVAA, asistir en las investigaciones de accidentes e incidentes graves de aeronaves;
 - Investigar incidentes e irregularidades cuando se le asigna.
 - Realizar otras actividades o funciones que le asigne.

4.14. FUNCIONES ESPECÍFICAS DEL INSPECTOR PRINCIPAL DE OPERACIONES (POI):

El inspector principal de operaciones (POI) es un Inspector de Operaciones AOC asignado por el jefe del departamento como el responsable de la vigilancia y de la comunicación con un titular de AOC en todo lo relativo a las funciones operacionales.

Además de supervisar la realización de todas las acciones identificadas en la sección 4.13 de este capítulo, el POI es responsable de mantener los registros de documentos intercambiados con la empresa, formularios de inspecciones realizadas y documentación relevante relacionada con la certificación.

4.15. FUNCIONES ESPECÍFICAS DEL ASISTENTE INSPECTOR PRINCIPAL DE OPERACIONES (POI):

El Asistente Inspector Principal de Operaciones (APOI) ayuda al Inspector Principal de Operaciones (POI) con las funciones identificadas en sección 4.8.3 de este capítulo.

El APOI rinde cuentas al POI y desempeña funciones que el POI le asigne, tales funciones pueden incluir:



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo IV	
	Página	21 de 62
	Revisión	10
	Fecha	24/09/2024

Ayudar al POI a gestionar la vigilancia del titular de AOC, comunicarse con el titular de AOC.

Manejar los registros de documentos intercambiados con el operador y/o explotador, los formularios de inspecciones documentadas y documentación relevante relacionada con la certificación.

El APOI ejerce las funciones y responsabilidades del POI en casos de ausencia del POI.

REQUISITOS DE CONOCIMIENTO, HABILIDADES Y COMPETENCIAS PARA EJERCER LAS FUNCIONES DE INSPECTORES DE OPERACIONES E INSPECTORES PRINCIPALES DE OPERACIONES:

- Poseer habilidad para llevar a cabo observaciones detalladas.
- Poseer habilidad para comunicarse de manera efectiva oralmente y por escrito.
- Poseer habilidad para relacionarse bien con contactos internos y externos.
- Poseer buenas habilidades analíticas.
- Demostrar un manejo básico de herramientas informáticas relevantes al puesto.
- Poseer conocimiento de políticas y procedimientos operaciones y de sistemas de aeronaves.
- Demostrar conocimiento de las leyes y reglamentos aeronáuticos civiles de Panamá.
- Demostrar conocimiento de prácticas operacionales y entrenamiento del personal del vuelo.
- Demostrar conocimiento de prácticas y procedimientos relativos a la investigación de incidentes y/o accidentes de aeronaves.
- Poseer cualidades tales como iniciativa, discreción, tolerancia, paciencia y buenas habilidades comunicativas.

COMPETENCIAS

- Conocimientos Técnicos
- Gestión de riesgo
- Iniciativa
- Pensamiento sistémico
- Ética y valores
- Solución de problemas y toma de decisiones
- Liderazgo y trabajo en equipo
- Comunicación



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo IV	
	Página	22 de 62
	Revisión	10
	Fecha	24/09/2024

- Manejo de información.

REQUISITOS DE EXPERIENCIA, CALIFICACIONES Y ENTRENAMIENTO PARA EJERCER LAS FUNCIONES DE INSPECTOR DE OPERACIONES:

- Ser titular de una Licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea (ATP) emitida por la AAC con un mínimo de 1,500 horas totales de experiencia en vuelo
- Poseer experiencia en operaciones de AOC, preferiblemente en un cargo administrativo, de supervisión o impartiendo entrenamiento.
- Poseer preferiblemente clasificaciones de tipo en aeronaves grandes de categoría de transporte aéreo.
- Requisitos adicionales de clasificaciones o experiencia como sea requerido para el puesto vacante específico.

REQUISITOS DE EXPERIENCIA, CALIFICACIONES Y ENTRENAMIENTO PARA EJERCER LAS FUNCIONES DE INSPECTOR DE OPERACIONES DE AVIACIÓN GENERAL

Inspectores de operaciones que lleven a cabo vigilancias en aeronaves:

- Ser titular de por lo menos un certificado de piloto comercial con una categoría de helicóptero o aeronave relevante al puesto que le asigne y una habilitación de vuelo instrumental en aquella categoría de aeronave. Es deseable tener licencia ATP. Es necesario que cualquier inspector que realice actividades de certificación a nivel ATP (PTLA) sea poseedor de la respectiva licencia ATP (PTLA).
- Nota: Los inspectores de operaciones de helicópteros solamente necesitan una licencia comercial para ejercer las funciones de inspectores de operaciones de aviación general o inspectores de operaciones comerciales.
- Ser titular de un certificado de instructor de vuelo con una categoría de helicóptero o aeronave relevante al puesto que le asigne y una habilitación de vuelo instrumental en aquella categoría de aeronave. Para operaciones aeronáuticas, debe tener habilitaciones tanto en aeronaves mono motor terrestre y multimotor terrestre.
- Debe tener un mínimo de 1,500 horas total de experiencia en vuelo, 500 horas de experiencia dando instrucción de vuelo y 100 horas de experiencia en vuelo por instrumentos.
- Debe tener experiencia en la administración o evaluación de operaciones de aviación general o instrucción de vuelo.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo IV	
	Página	23 de 62
	Revisión	10
	Fecha	24/09/2024

4.16. INSPECTORES DE TRIPULANTES DE CABINA

FUNCIONES DEL INSPECTOR DE TRIPULANTES DE CABINA

Las funciones y responsabilidades incluyen, pero no se limitan a lo siguiente:

- Asistir a los diferentes POIs en darle seguimiento al control de las horas de vuelo de los tripulantes de cabina.
- Asistir a los diferentes POIs en realizar revisiones a los manuales y programas de entrenamiento de los tripulantes de cabina, de los operadores.
- Realizar inspecciones de plataforma, inspecciones de ruta, inspecciones de registros, inspecciones de entrenamiento, inspección de verificaciones de la competencia a los tripulantes de cabina, instructores/chequeadores de línea. de los operadores.
- Realizar en coordinación con los POIs, las demostraciones de evacuaciones de emergencia y amaraje.
- Realizar inspecciones de plataforma a Operadores y/o Explotadores extranjeros.
- Junto con los POIs, hacer el plan de vigilancia operacional de los operadores, en temas relacionados con tripulantes de cabina.
- Realizar inspecciones a los cursos y programas de entrenamientos dictados por los operadores.
- Asistir a cursos, seminarios y entrenamientos para estar actualizados.
- Realizar inspecciones de estaciones de Operadores y/o Explotadores nacionales, según sus entrenamientos recibidos.
- Presentar informes sobre las actividades desarrolladas.
- Junto con el departamento de licencias, elaborar y actualizar pruebas relacionadas con los tripulantes de cabina.
- Elaborar formatos para las ayudas de trabajo requeridas para sus funciones.
- Revisar de manera periódica, los posibles cambios que presenta la industria y OACI para hacer sugerencias al jefe de operaciones, sobre modificaciones relacionadas a temas de cabina de pasajeros.
- Aplicar las pruebas teóricas orales y prácticas a los aspirantes a licencias y/o habilitaciones.
- Realizar tareas afines según sea necesario



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo IV	
	Página	24 de 62
	Revisión	10
	Fecha	24/09/2024

REQUISITOS PARA EJERCER LAS FUNCIONES DE INSPECTOR DE TRIPULANTES DE CABINA

- Poseer una licencia de Tripulante de Cabina
- Haber ejercido algún puesto como gestión de operaciones o de Instructor de línea
- Poseer más de tres (3) años de experiencia.
- Conocer el Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP).
- Conocer en detalle el contenido de los manuales de procedimientos de la Dirección de Seguridad Aérea según corresponda.
- Conocimiento de la estructura y funcionamiento del conjunto de los Organismos que componen la Autoridad Aeronáutica Civil de la República de Panamá.
- Conocimiento del Idioma inglés oral y escrito.
- Conocimiento de los Anexos 1, 6 y 8 de OACI
- Conocimiento de la Ley de Aviación Civil panameña.
- Habilidad para manejar documentos y expedientes confidenciales.
- Habilidad para presentar informes técnicos en forma clara y precisa, oral y escrita.
- Habilidad para establecer y mantener relaciones efectivas y cordiales con funcionarios de distintos niveles y público en general.
- Capacidad para trabajar en equipo y bajo presión.

COMPETENCIAS

- Conocimientos Técnicos
- Gestión de riesgo
- Iniciativa
- Pensamiento sistémico
- Ética y valores
- Solución de problemas y toma de decisiones
- Liderazgo y trabajo en equipo
- Comunicación
- Manejo de información.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo IV	
	Página	25 de 62
	Revisión	10
	Fecha	24/09/2024

4.17. INSPECTORES DE DESPACHO DE VUELO

FUNCIONES DEL INSPECTOR DE DESPACHO DE VUELO

Las funciones y responsabilidades incluyen, pero no se limitan a lo siguiente:

- Evaluar e inspeccionar la documentación y el manejo de todo lo relacionado a despacho de aeronaves de los operadores y/o explotadores.
- Establecer un programa de vigilancia continua a los operadores y/o explotadores sobre el despacho de las aeronaves.
- Informar a su superior lo relacionado a todas las tareas propias de inspecciones del despacho de aeronaves.
- Verificar los procedimientos de aceptación de los manuales de procedimientos de despacho de aeronaves por parte de los explotadores y el cumplimiento de sus responsabilidades.
- Realizar verificaciones de competencia iniciales y recurrentes a despachadores de vuelo.
- Aplicar las pruebas teóricas orales y prácticas a los aspirantes a licencias y/o habilitaciones.
- Realizar inspecciones de base principal de operadores en todo lo relacionado con el cumplimiento de sus obligaciones.
- Realizar inspecciones de estaciones de operadores y/o explotadores nacionales, según sus entrenamientos recibidos.
- En conjunto con el departamento de licencias, apoyar en la revisión del material utilizado para las pruebas orales y escritas.
- Hacer recomendaciones en cuanto a modificaciones y mejoras a los manuales de procedimientos y Regulaciones.
- Realizar tareas afines según sea necesario.
-

REQUISITOS PARA EJERCER LAS FUNCIONES DE INSPECTOR DE DESPACHO DE VUELO.

- Poseer una licencia de despachador de vuelo.
- El inspector con licencia de transporte de línea aérea que reúna los requisitos de experiencia del Artículo 40 del Libro VIII Parte II, como capitán al mando, puede ser considerado para realizar funciones de inspector de despachador de vuelo, con el propósito de conducir vigilancia y verificaciones de la Dirección de Seguridad Aérea, después de cumplir satisfactoriamente los tres (3) niveles de entrenamientos OJT (Conocimiento, observación de tarea y realización de tarea) estipulados en este mismo manual de procedimientos.
- Haber ejercido algún puesto como gestión de operaciones, capitán al mando o de Instructor de línea según el Libro XIV Parte I y II.
- Poseer (1) año de experiencia en temas relacionados con despacho de aeronaves, según Libro XIV Parte I y II.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo IV	
	Página	26 de 62
	Revisión	10
	Fecha	24/09/2024

- Conocer el Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP).
- Conocer en detalle el contenido de los manuales de procedimientos de la DSA según correspondan.
- Conocimiento de la estructura y funcionamiento del conjunto de los Organismos que componen la Autoridad Aeronáutica Civil de la República de Panamá.
- Conocimiento del Idioma inglés oral y escrito.
- Conocimiento de los Anexos 1, 6 y 8 de OACI.
- Conocimiento de la Ley de Aviación Civil panameña.
- Habilidad para manejar documentos y expedientes confidenciales.
- Habilidad para presentar informes técnicos en forma clara y precisa, oral y escrita.

- Habilidad para establecer y mantener relaciones efectivas y cordiales con funcionarios de distintos niveles y público en general.
- Capacidad para trabajar en equipo y bajo presión.

COMPETENCIAS

- Conocimientos Técnicos
- Gestión de riesgo
- Iniciativa
- Pensamiento sistémico
- Ética y valores
- Solución de problemas y toma de decisiones
- Liderazgo y trabajo en equipo
- Comunicación
- Manejo de información.
-

4.18. INSPECTORES DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

FUNCIONES DEL INSPECTOR DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

Las funciones y responsabilidades incluyen, pero no se limitan a lo siguiente:

- Elaboración y/o revisión de los reglamentos específicos.
- Expedición de exenciones y aprobaciones relacionadas con las mercancías peligrosas.
- Otorgamiento de aprobaciones específicas a explotadores a explotadores de servicios aéreos para transportar mercancías peligrosas.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo IV	
	Página	27 de 62
	Revisión	10
	Fecha	24/09/2024

- Examen de todos los procedimientos sobre mercancías peligrosas de todos los explotadores de servicios aéreos.
- Examen de los programas de instrucciones sobre mercancías peligrosas de todos los explotadores de servicios aéreos.
- Examen de los programas de instrucción sobre mercancías peligrosas para todas las entidades terrestres que intervienen en el transporte de mercancías peligrosas por vía aérea.
- Inspección de los explotadores de servicios aéreos relacionados con las mercancías peligrosas.
- Inspección de los expedidores y agencias de servicios de escala de mercancías peligrosas.
- Recopilación de información sobre accidentes e incidentes relacionados con las mercancías peligrosas.
- Certificación de las Operaciones relacionadas con la Aviación General.
- Informar a su superior lo relacionado a todas las tareas propias de Inspecciones del Manejo de Mercancías Peligrosas.

REQUISITOS PARA EJERCER LAS FUNCIONES DE INSPECTOR DE MERCANCÍAS PELIGROSAS.

- Poseer una licencia de Técnico en el Manejo de Mercancías Peligrosas.
- Haber ejercido algún puesto como gestión de operaciones o de Instructor de línea.
- Suficientes años en operaciones de transporte aéreo;
- Por lo menos ser tan competente como el personal que se va a inspeccionar o supervisar; y
- Experiencia compatible con las actividades que deben certificar o inspeccionar.
- Poseer más de tres (3) años de experiencia en temas relacionados con Mercancías Peligrosas.
- Conocer el Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP).
- Conocer en detalle el contenido de los manuales de procedimientos de la DSA según correspondan.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo IV	
	Página	28 de 62
	Revisión	10
	Fecha	24/09/2024

- Conocimiento de la estructura y funcionamiento del conjunto de los Organismos que componen la Autoridad Aeronáutica Civil de la República de Panamá.
- Conocimiento del Idioma inglés oral y escrito.
- Conocimiento de los Anexos 1, 6, 8 y 18 de OACI
- Conocimiento de la Ley de Aviación Civil panameña.
- Habilidad para manejar documentos y expedientes confidenciales.
- Habilidad para presentar informes técnicos en forma clara y precisa, oral y escrita.
- Habilidad para establecer y mantener relaciones efectivas y cordiales con funcionarios de distintos niveles y público en general.
- Capacidad para trabajar en equipo y bajo presión

COMPETENCIAS

- Conocimientos Técnicos
- Gestión de riesgo
- Iniciativa
- Pensamiento sistémico
- Ética y valores
- Solución de problemas y toma de decisiones
- Liderazgo y trabajo en equipo
- Comunicación
- Manejo de información.

DEPARTAMENTO DE AERONAVEGABILIDAD

4.19. JEFE DEL DEPARTAMENTO DE AERONAVEGABILIDAD.

El Jefe del Departamento de Aeronavegabilidad deberá dirigir el Departamento y hacer cumplir las funciones asignadas a su cargo.

FUNCIONES RESPONSABILIDADES DEL JEFE DE AERONAVEGABILIDAD

Las funciones y responsabilidades incluyen, pero no se limitan a lo siguiente:

- a. El Jefe del Departamento de Aeronavegabilidad deberá dirigir el Departamento y hacer cumplir las funciones asignadas a su cargo, teniendo como funciones básicas las siguientes:



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo IV	
	Página	29 de 62
	Revisión	10
	Fecha	24/09/2024

- b. Ejecutar conjuntamente con el Departamento de Operaciones el proceso de Certificación de Operadores y/o Explotadores de Servicios Aéreos.
- c. Ejecutar los procesos de Certificación y Renovación de Certificación de los Talleres Aeronáuticos, Organizaciones de Mantenimiento y, cuando corresponda, el Certificado de Operación correspondiente.
- d. Ejecutar conjuntamente con el Departamento de Licencias el proceso de Certificación y renovación de las Escuelas de Técnicos / Mecánicos en Mantenimiento de Aeronaves.
- e. Garantizar el cumplimiento de las normas respecto a la aceptación de Certificados de Tipo de los modelos de aeronaves que se inscriban por primera vez en el Registro Aeronáutico Nacional de Panamá.
- f. Autorizar la inscripción de aeronaves en el Registro Aeronáutico Nacional de Panamá en cuanto a su aeronavegabilidad.
- g. Gestionar, revisar y procesar las solicitudes de emisión y renovación de Certificados de Aeronavegabilidad o Aceptación del Certificado de Aeronavegabilidad Extranjero.
- h. Garantizar el cumplimiento de las normas respecto a la Certificación de Aeronaves de matrícula nacional o extranjera tanto de Operadores y/o Explotadores de Servicios Aéreos como de la aviación general.
- i. Coordinar con el Departamento de Licencias los requisitos para la ejecución de los exámenes escritos, orales y prácticos para la obtención de Licencias de Técnico en Mantenimiento de Aeronaves.
- j. Revisar propuestas de aprobación de Programas de Mantenimiento de Aeronavegabilidad continua, programas de confiabilidad y sistemas de mantenimiento para aeronaves, componentes y equipos.
- k. Asignar a la Oficina de Investigación de Accidentes e Incidentes un inspector de Aeronavegabilidad como apoyo para la investigación de accidentes e incidentes graves de aviación.
- l. Asignar inspectores de aeronavegabilidad para que investiguen incidentes o irregularidades.
- m. Junto con los PMI, establecer el programa nacional de vigilancia continua de Operadores y/o Explotadores, de Talleres Aeronáuticos y de Organizaciones de Mantenimiento incluyendo las facilidades para entrenamiento, procedimientos de trabajo y la organización de control de calidad.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo IV	
	Página	30 de 62
	Revisión	10
	Fecha	24/09/2024

- n. Mantener un nivel adecuado de capacitación del personal del Departamento.
- o. Dar seguimiento a las distintas actividades que realiza el personal bajo su cargo.
- p. Realizar o asignar Inspecciones a los Operadores y/o Explotadores de transporte de línea aérea, Centro de instrucción para técnicos de mantenimiento, Talleres Aeronáuticos y Organizaciones de Mantenimiento, nacionales como internacionales.
- q. Revisar y proponer cambios en el Reglamento de Aviación Civil de Panamá y los Manuales de Procedimientos del Departamento de Aeronavegabilidad.
- r. Es responsable de realizar el programa anual de trabajo y de proporcionar el plan de vigilancia anual finalizado para ingresar los datos en el sistema de base de datos de vigilancia.
- s. Rendirle cuentas al Director de Seguridad Aérea en lo relativo a la comunicación con la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) con la finalidad de atender y asistir a los Eventos Internacionales que se efectúen en lo referente a la Seguridad Operacional.
- t. Asignar, controlar el cumplimiento y supervisar las actividades de los Inspectores de Aeronavegabilidad
- u. Elaborar la propuesta y elevación del presupuesto anual del Departamento para la adecuada administración de los recursos humanos y materiales a su cargo a la Dirección de Seguridad Aérea.
- v. Programar reuniones periódicas con su personal en la cual se atenderán las distintas necesidades del Departamento.
- w. Otras funciones que le asigne el Director de Seguridad Aérea



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo IV	
	Página	31 de 62
	Revisión	10
	Fecha	24/09/2024

Calificaciones del Jefe de Aeronavegabilidad.

Requisitos básicos	Poseer Titulo de Ingeniería Aeronáutica o una licencia de Técnico en Mantenimiento de Aeronaves;
	Poseer experiencia mínima de tres (3) años como Inspector de Aeronavegabilidad en la AAC.
Experiencia	Poseer experiencia en cargos administrativos a nivel gerencial en el área de mantenimiento de aeronaves. Director o Gerente de Mantenimiento, o Director o Gerente de Control de Calidad, Supervisor o Inspector, u otros cargos equivalentes.
Conocimiento	Manejo de herramientas informáticas relevantes al puesto.
	Estudio y conocimiento del idioma ingles
	Las leyes, el Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) y los documentos de OACI .
	Conocer en detalle el contenido del Manual de Procedimientos de Inspector de Aeronavegabilidad (MPDAIR).
	Conocimiento de la estructura y funcionamiento del conjunto de los organismos que componen la AAC.
Capacidades y Habilidades	Poseer habilidades de comunicación y relaciones interpersonales.
	Poseer habilidades analítica y Capacidad para la toma de decisiones
	Capacidad de aprendizaje y autoaprendizaje
	Habilidad para presentar informes técnicos en forma clara y precisa, oral y escrita.
	Habilidad para establecer y mantener relaciones efectivas y cordiales con funcionarios de distintos niveles y público en general.
	Poseer aptitud de dirección, mando y supervisión de personal.
	Conocimiento de técnicas aplicables para la inspección y evaluación de manuales y personal técnico

4.20. ASISTENTE TÉCNICO DE AERONAVEGABILIDAD

Requisitos para ejercer las funciones de Asistente Técnico de Aeronavegabilidad:

Funciones del asistente técnico de Aeronavegabilidad:

- a. Asistir a los PMI de los Operadores y/o Explotadores en la revisión de los Manuales.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo IV	
	Página	32 de 62
	Revisión	10
	Fecha	24/09/2024

- b. Colabora con el Jefe del Departamento en tareas administrativas que le fueren asignadas.
- c. Revisar periódicamente el Reglamento de Aviación Civil y el Manual de Procedimiento del Departamento de Aeronavegabilidad y sugerir enmiendas.
- d. Controlar y darles seguimiento a los cambios en las regulaciones y manual de procedimiento.
- e. Conjuntamente con el Jefe del Departamento de Aeronavegabilidad, elaborar y controlar el cumplimiento del programa anual de la vigilancia de la seguridad operacional.
- f. Dar seguimiento a las fechas de cierre de las no conformidades de los operadores, detectadas por los Inspectores, para verificar cumplimiento.
- g. En ausencia del PMI o del Jefe de Aeronavegabilidad, asistir a reuniones con los operadores y/o usuarios. Debe entregar actas de reuniones o informes de los temas tratados.
- h. Controlar y darle seguimiento a la documentación que entra al departamento para su respectivo tramite.

Requisitos básicos	Poseer licencia de Técnico de mantenimiento de aeronaves o cursando estudios en el campo aeronáutico.
	Poseer una Carrera Técnica no aeronáutica o cursando estudios en ese campo.
Experiencia	Poseer experiencia mínima de 3 años ejerciendo funciones administrativas en el ambiente aeronáutico.
Conocimiento	Manejo de herramientas informáticas relevantes al puesto.
	Estudio y conocimiento del idioma ingles
	Las leyes, el Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) y los documentos de OACI .
	Conocer en detalle el contenido del Manual de Procedimientos de Inspector de Aeronavegabilidad (MPDAIR).
Capacidades y Habilidades	Habilidad para manejar documentos y expedientes confidenciales
	habilidad para presentar informes tecnicos en forma clara y precisa, oral y escrita
	habilidad para establecer y mantener relaciones efectivas y cordiales con funcionarios de distintos niveles y publico en general
	capacidad para trabajar en equipo y bajo presion
	capacidad de iniciativa, discernimiento, asertividad y proactividad.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo IV	
	Página	33 de 62
	Revisión	10
	Fecha	24/09/2024

4.21. SECRETARIA DE AERONAVEGABILIDAD

Requisitos para ejercer las funciones de Secretaria de Aeronavegabilidad:

Funciones de la Secretaria de Aeronavegabilidad:

- a. Recibir y despachar la correspondencia del Departamento.
- b. Llevar el registro del cuadro de control de notas y memos del departamento.
- c. Redactar y confeccionar notas, memorandos del Jefe del Departamento.
- d. Redactar cuadros estadísticos y otros documentos emitidos por el Departamento.
- e. Llevar el registro de control de Vuelos Especiales (Ferry), certificados de aeronavegabilidad para la exportación,
- f. Llevar el registro de control de los certificados provisionales de aeronavegabilidad, certificados provisionales y permanentes de ruido, licencias provisionales y permanentes de radio.
- g. Archivar los documentos generados en el cumplimiento de sus funciones
- h. Atender las llamadas telefónicas y transmitir los mensajes correspondientes.
- i. Llevar el control de las citas y reuniones del jefe de aeronavegabilidad.
- j. Confeccionar y controlar el pedido de los útiles de oficina.
- k. Gestionar los trámites, viáticos y seguros del personal del departamento.
- l. Confeccionar los turnos de los Inspectores de Aeronavegabilidad mensualmente.
- m. Llevar el control de los tiempos compensatorios y permisos del personal de Aeronavegabilidad.
- n. Llevar el control de asistencia del personal del departamento.
- o. Confeccionar los Certificados de Aeronavegabilidad, homologación de ruido y licencias de radio permanentes.
- p. Iniciar el cuadro de control de actividades del departamento.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo IV	
	Página	34 de 62
	Revisión	10
	Fecha	24/09/2024

Requisitos básicos	Título universitario de Licenciatura en Administración de Empresas, Administración Publica, Tecnología Administrativa o carreras afines, o Dos años de estudios completos de Licenciatura en Administración de Empresas, Administración Publica, Tecnología Administrativa o carreras afines
Experiencia	Dos (2) años de experiencia como secretaria.
Conocimiento	Manejo de herramientas informáticas relevantes al puesto. Estudio y conocimiento del idioma español e ingles Conocimiento de la estructura y funcionamiento del conjunto de los organismos que componen la AAC.
Capacidades y Habilidades	Habilidad para manejar documentos y expedientes confidenciales habilidad para presentar informes tecnicos en forma clara y precisa, oral y escrita habilidad para establecer y mantener relaciones efectivas y cordiales con funcionarios de distintos niveles y publico en general capacidad para trabajar en equipo y bajo presion capacidad de iniciativa, discernimiento, asertividad y proactividad. Habilidad para seguir instrucciones oral y escrita Capacidad para el manejo de manuales, expedientes y registros (fisicos y electronicos)

4.22. INSPECTOR DE AERONAVEGABILIDAD

CALIFICACIONES DE LOS INSPECTORES DE AERONAVEGABILIDAD EN FORMACIÓN

Como alternativa es posible considerar a los ingenieros aeronáuticos como inspectores de aeronavegabilidad en formación.

Para que lleven a cabo correctamente sus funciones, es importante que estos nuevos inspectores en formación participen en un programa técnico completo de formación en el puesto de trabajo que brinde al inspector la experiencia, los conocimientos especializados y las habilidades necesarias para llevar a cabo las tareas requeridas de un inspector de



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo IV	
	Página	35 de 62
	Revisión	10
	Fecha	24/09/2024

aeronavegabilidad. Se debe asociar al nuevo inspector con un inspector de experiencia que asegure la realización y documentación de la formación en el puesto de trabajo. Solo se debe designar inspectores de aeronavegabilidad en formación a aquellos que tengan el título de ingeniero aeronáutico, pero no posean experiencia previa en el mantenimiento de aeronaves.

CALIFICACIONES DE LOS INSPECTORES DE AERONAVEGABILIDAD DE OMA MULTINACIONALES

Asimismo, es importante mencionar que, para ser nombrado como miembro de un equipo de certificación multinacional, el especialista debe cumplir como mínimo los siguientes requisitos:

- a. certificado de haber aprobado el curso LAR 145/43 o GSI AIR;
- b. certificado de auditor interno o auditor líder;
- c. Al menos cinco (5) años de experiencia laboral en la AAC;
- d. poseer una licencia, certificados o diplomas de estudios aeronáuticos acordes a las funciones que desempeña (por ejemplo: títulos de ingeniería, licencia de mecánico de mantenimiento de aeronaves, etc.); y
- e. tener experiencia en procesos de certificación y/o vigilancia de organizaciones de mantenimiento.

4.23. FUNCIONES DEL INSPECTOR DE AERONAVEGABILIDAD DE TRANSPORTE AEREO, DE AVIACIÓN GENERAL Y TALLERES.

Las funciones y responsabilidades incluyen, pero no se limitan a lo siguiente:

- a. El trabajo de inspector de aeronavegabilidad consiste en evaluar y vigilar la operación de aeronaves, los organismos de asistencia de ingeniería y otros organismos aprobados y los individuos que participan en actividades aeronáuticas.
- b. También el inspector debe garantizar que se acaten las normas mínimas requeridas bajo la reglamentación sin imponer una carga normativa innecesaria y que se logren los objetivos de la Autoridad Aeronáutica Civil.
- c. Las funciones y responsabilidades de inspectores de aeronavegabilidad individuales variarán un poco dependiendo de la especialidad técnica del inspector (p.ej. motores, aviónica, aeronaves, etc.) y del modelo y tipo de aeronaves para la cual esté debidamente



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo IV	
	Página	36 de 62
	Revisión	10
	Fecha	24/09/2024

calificado, pero en términos generales deben incluir por lo menos lo siguiente:

- d. Efectuar inspecciones y llevar a cabo funciones de vigilancia;
- e. Aplicar las pruebas teóricas orales y prácticas a los aspirantes a licencias y/o habilitaciones.
- f. Preparar informes detallados sobre inspecciones y actividades de vigilancia;
- g. Promover el cumplimiento con reglamentos y directivas de aeronavegabilidad;
- h. Informar al Director de Seguridad Aérea de infracciones de reglamentos y directivas;
- i. Señalar defectos observados a operadores/propietarios de aeronaves y a organismos aprobados de mantenimiento para que se tomen medidas correctivas;
- j. Conjuntamente con los inspectores de operaciones, efectuar inspecciones de certificación de operadores y actividades de matrícula;
- k. Realizar vigilancia rutinaria del trabajo que se lleva a cabo en los hangares, talleres e instalaciones de reparaciones de los organismos de aeronavegabilidad aprobados;
- l. Inspeccionar equipos y procedimientos de abastecimiento de combustible de aviación, cuando sea requerido;
- m. Monitorear certificaciones de aeronavegabilidad del trabajo realizado, garantizando que estén realizadas por personas debidamente autorizadas y que las certificaciones que se han hecho sean para los propósitos de y conformes con los requisitos de los reglamentos pertinentes de aeronavegabilidad;
- n. Recomendar la implementación de reglamentos, políticas, procedimientos y directivas de aeronavegabilidad relacionados con asuntos aeronáuticos técnicos;
- o. Familiarizarse con el contenido de todas las directivas de aeronavegabilidad (AD), boletines de servicio (SB) y documentos semejantes con respecto a la aeronave y equipos (incluyendo motores). Debe monitorear el grado de implementación;
- p. Revisar manuales de mantenimiento, haciendo recomendaciones con respecto a enmiendas que el departamento de Aeronavegabilidad pueda requerir previa su aprobación;



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo IV	
	Página	37 de 62
	Revisión	10
	Fecha	24/09/2024

- q. Colaborar con otros inspectores haciendo recomendaciones relativas al otorgamiento y la renovación de los Certificados de aeronavegabilidad, verificando todos los documentos asociados con lo anterior incluyendo las actualizaciones de las enmiendas del manual de vuelo y los libros de registro de aeronave y de motores.
- r. Verificar que se hayan cumplido con todos los requisitos pertinentes, incluyendo la certificación del trabajo realizado. Autorizar la aeronave para el vuelo de verificación cuando lo requiera, garantizando que los informes resultantes sean satisfactorios y conformes con los requisitos de la AAC;
- s. Recomendar la aceptación o aprobación de alteraciones y/o reparaciones mayores programas de mantenimiento preventivo;
- t. Vigilar los programas de entrenamiento de mantenimiento de operadores y/o explotadores certificados;
- u. Efectuar inspecciones de instalaciones de estaciones de ruta de operadores y/o explotadores;
- v. Investigar infracciones y recomendar medidas coercitivas, y participar en investigaciones de accidentes e incidentes;
- w. Determinar la aeronavegabilidad de la aeronave y recomendar modificaciones a la aeronave y sistemas relacionados;
- x. Recomendar el otorgamiento o la revocación del certificado de aeronavegabilidad de una aeronave o aprobaciones;
- y. Inspeccionar y restringir el vuelo de las aeronaves hasta poder determinar su aeronavegabilidad;
- z. Recomendar el otorgamiento de licencias de Ingenieros de mantenimiento de aeronaves
- aa.Recomendar el otorgamiento de Talleres Aeronáuticos (TA);
- bb.Recomendar el otorgamiento de Asistencia de Mantenimiento de AOC; y
- cc. Realizar otras actividades o funciones que se le asigne.

4.24. FUNCIONES DEL INSPECTOR PRINCIPAL DE AERONAVEGABILIDAD (PMI):

El inspector principal de mantenimiento (PMI) es un Inspector de Aeronavegabilidad asignado por el Jefe del Departamento como el encargado responsable de la vigilancia y de la comunicación con un titular de AOC/OMA/TAN/Establecimientos Educativos, en todo lo relativo a las funciones de Aeronavegabilidad. El PMI es responsable de mantener los registros de documentos intercambiados con la



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo IV	
	Página	38 de 62
	Revisión	10
	Fecha	24/09/2024

empresa, formularios de inspecciones realizadas y documentación relevante relacionada con la certificación además de las funciones arriba descritas.

4.24.1. **FUNCIONES DEL ASISTENTE INSPECTOR PRINCIPAL DE AERONAVEGABILIDAD (APMI):**

El Asistente Inspector Principal de Aeronavegabilidad (APMI) ayuda al Inspector Principal de Aeronavegabilidad (PMI) con las funciones identificadas anteriormente en este capítulo. El APMI rinde cuentas al PMI y desempeña funciones que el PMI le asigne. Tales funciones pueden incluir ayudar al PMI a gestionar la vigilancia del titular de AOC, comunicarse con el titular de AOC, manejar los registros de documentos intercambiados con el operador y/o explotador, los formularios de inspecciones documentadas y documentación relevante relacionada con la certificación. El APMI ejerce las funciones y responsabilidades del PMI en casos de ausencia del PMI.

Requisitos básicos	Poseer una licencia de Técnico en Mantenimiento de Aeronaves o poseer licencia de ingeniero aeronautico o aviación
	Poseer un mínimo de cinco (5) años de experiencia en el campo de mantenimiento de aeronaves donde los ultimos tres (3) años haya ejercido las funciones de supervisor o director de mantenimiento o inspector o director de control de calidad
	Poseer conocimiento de las prácticas y técnicas de mantenimiento preventivo de aeronaves
Experiencia	Poseer habilidades y experiencia en la inspección de aeronaves para determinar su aeronavegabilidad.
	Poseer habilidades y experiencia en detectar y diagnosticar problemas relacionados con la aeronavegabilidad.
	Experiencia en el mantenimiento de aeronaves con un PMD mayor a 12,500lbs. (Inspectores de Operadores de Transporte Aéreo)
Conocimiento	Manejo de herramientas informáticas relevantes al puesto.
	Estudio y conocimiento del idioma ingles (nivel 3 como minimo)
	Operación, mantenimiento y reparación de sistemas de aeronaves.
	Las leyes y del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP).
Capacidades y Habilidades	Poseer habilidades de observación.
	Poseer habilidades de comunicación.
	Poseer habilidades de relaciones interpersonales.
	Poseer habilidades analíticas.
	Capacidad para la toma de decisiones oportunas
	Capacidad de aprendizaie y autoaprendizaie
	Capacidad para analizar y mejorar los procesos



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo IV	
	Página	39 de 62
	Revisión	10
	Fecha	24/09/2024

4.25. COORDINADOR DE LA SECCIÓN DE DOCUMENTACIÓN TÉCNICA

FUNCIONES DEL COORDINADOR DE LA SECCIÓN DE DOCUMENTACIÓN TÉCNICA

Las funciones y responsabilidades incluyen, pero no se limitan a lo siguiente:

- Garantizar que toda la documentación sea legible y accesible y actualizar todos los documentos técnicos requeridos para titulares de AOC, titulares de certificados de tipo, boletines de servicio, directivas de aeronavegabilidad, anexos y documentos de la OACI, documentos de MPD, etc.
- Obtener, organizar y distribuir documentos apropiados para apoyar las operaciones de la Dirección de Seguridad Aérea.
- Mantener control del inventario de documentos técnicos y de la organización de archivos.
- Avisar a personal relevante de cambios y revisiones a la documentación técnica.
- Realizar otras actividades o funciones que le asigne.

REQUISITOS PARA EJERCER LAS FUNCIONES DEL COORDINADOR DE DOCUMENTACIÓN TÉCNICA

- Habilidades y experiencia administrativas adecuadas.
- Conocimiento del idioma inglés.
- Manejo de aplicaciones informáticas.
- Habilidades efectivas de comunicación, tanto oral como escrita.
- Capacidad para trabajar efectivamente como miembro de equipo.
- Habilidades organizacionales.

FUNCIONES DEL DEPARTAMENTO DE REGISTRO Y MATRÍCULA DE AERONAVES

Las funciones del Departamento están encaminadas a velar por el debido uso de las marcas de nacionalidad y matrícula, y garantizar la condición jurídica de las aeronaves que ostentan la nacionalidad panameña, de acuerdo a las Leyes y Reglamentos establecidos.

4.26. JEFE DE DEPARTAMENTO DE REGISTRO Y MATRÍCULA

El Jefe del Departamento de Registro y Matrícula de Aeronaves tiene las siguientes funciones:



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo IV	
	Página	40 de 62
	Revisión	10
	Fecha	24/09/2024

- Verificar que las aeronaves de matrícula panameña sean debidamente inscritas en la AAC, supervisando el Otorgamiento y Cancelación de Certificados de Matriculas de Aeronaves y el Control del Registro Aeronáutico.
- Verificar que la inscripción de aeronaves panameñas cumpla con los requisitos de inscripción de aeronaves detallados en el Anexo 7 de OACI.
- Atender las solicitudes internas y externas sobre asuntos relativos a aeronaves con matrícula panameña.
- Verificar el contenido y autenticidad de los documentos públicos y privados que se adjuntan a las solicitudes de matrícula.
- Autorizar la expedición de los certificados de matrícula.
- Velar por el cumplimiento y el debido uso de las marcas de nacionalidad y de matrícula de aeronaves.
- Coordinar con el Departamento de Aeronavegabilidad a fin de obtener el Vo. Bo. Técnico para seguir con los trámites de inscripción de la aeronave.
- Otorgar matrículas provisionales para el traslado de aeronaves.
- Llevar en forma ordenada la información referente a las Matrículas de las Aeronaves en el Registro Administrativo Aeronáutico.
- Mantener informada a la dirección ejecutiva de la AAC del estado actual y problemas asociados a aeronaves de matrícula panameña.
- Asesorar al Director de Seguridad Aérea en todas las materias propias de Registro de Aeronaves y la Reglamentación.
- Administrar los Recursos Humanos, materiales, financieros e informáticos requeridos para el funcionamiento de la unidad bajo su responsabilidad
- Coordinar las actividades del Departamento con otros Departamentos de la Dirección.
- Definir las necesidades de capacitación requeridas para el mejoramiento de las funciones, desarrollo y evaluación de resultados del personal que labora directamente a su cargo.
- Verificar que los registros de matrícula de todas las aeronaves inscritas, sean actualizados, organizados y mantenidos en un lugar seguro, y que se guarden los registros durante los periodos de tiempo necesarios.
- Mantener actualizado el Registro de Contratos de Utilización de Aeronaves de Matrícula Extranjera, en cumplimiento del artículo 83 bis del Convenio de Aviación Civil.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo IV	
	Página	41 de 62
	Revisión	10
	Fecha	24/09/2024

REQUISITOS PARA EJERCER LAS FUNCIONES DE JEFE DEL DEPARTAMENTO DE REGISTRO Y MATRÍCULA DE AERONAVES:

- Título universitario de Licenciatura en Administración Pública, Empresas o carreras afines; o,
- Tres (3) años de experiencia laboral, en tareas relacionadas con la expedición de Certificados de Nacionalidad y Matrícula de las Aeronaves de acuerdo a las leyes y reglamentos de aviación civil nacional e internacional.
- Conocimiento de la Ley aeronáutica panameña y del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), en lo relativo a registro de aeronaves.
- Manejo de aplicaciones informáticas.
- Habilidades efectivas de comunicación, tanto oral como escrita.
- Habilidad para relacionarse efectivamente con el personal interno y externo.
- Capacidad para trabajar individualmente, en equipo y bajo presión

4.27. SECRETARIA ADMINISTRATIVA DEL DEPARTAMENTO DE REGISTRO Y MATRÍCULA DE AERONAVES

Funciones de la secretaria del Departamento de Registro y Matrícula de Aeronaves:

- Recibir y atender a los usuarios y brindarles la información solicitada con prontitud.
- Recibir, registrar y distribuir la correspondencia que se genera en el departamento.
- Confeccionar los Certificados de Matrícula.
- Preparar los expedientes de las nuevas matrículas y mantener los mismos en forma ordenada.
- Coordinar con la Unidad de Documentación Técnica para la elaboración y cálculos de los Avalúos de las aeronaves.
- Llevar el control de todos los documentos que se elaboran y tramitan en el departamento.
- Mantener en forma ordenada los documentos pendientes de revisión o de tramitación en el departamento.
- Actualizar toda la información relacionada con los Listados de Matrícula de Aeronaves y coordinar la distribución de los mismos.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo IV	
	Página	42 de 62
	Revisión	10
	Fecha	24/09/2024

- Confeccionar el pedido de los útiles de la oficina y llevar un control de los mismos.
- Atender las llamadas telefónicas y transmitir los mensajes correspondientes.
- Realizar otras tareas afines y complementarias, conforme a lo asignado por su superior inmediato.

REQUISITOS PARA EJERCER EL CARGO DE SECRETARIA ADMINISTRATIVA DEL DEPARTAMENTO DE REGISTRO Y MATRÍCULA DE AERONAVES:

- Título Secundario de Bachiller.
- Tres (3) años de experiencia laboral, en tareas relacionadas con la expedición de Certificados de Nacionalidad y Matrícula de las Aeronaves, o tareas básicas de secretariado general de procedimientos administrativos
- Conocimiento de la Ley aeronáutica panameña y del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), en lo relativo a registro de aeronaves.
- Conocimiento de la estructura organizativa y funciones de la institución.
- Manejo de aplicaciones informáticas.
- Conocimiento de Gramática, redacción y ortografía.
- Capacidad para interpretar instrucciones.
- Habilidad para redactar informes y documentos.
- Habilidad para expresarse en forma clara y precisa, oralmente y por escrito.
- Capacidad para establecer y mantener buenas relaciones interpersonales.

DEPARTAMENTO DE LICENCIA

4.28. JEFE DE LICENCIAS AL PERSONAL AERONÁUTICO

Funciones

- Evaluar y aprobar las solicitudes de licencias, convalidaciones y habilitaciones al personal aeronáutico.
- Velar por el cumplimiento de las Leyes y Reglamentos de Panamá y los anexos de la OACI aplicables a las Licencias al Personal Aeronáutico.
- Velar por la actualización y control de los archivos físicos y electrónicos de los titulares de licencias, administrados en el Departamento de Licencias al Personal Aeronáutico.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo IV	
	Página	43 de 62
	Revisión	10
	Fecha	24/09/2024

- Gestionar el proceso del Departamento de Licencias al Personal Aeronáutico, sus procedimientos y recursos para solicitudes, exámenes, otorgamiento de licencias y habilitaciones.
- Coordinar con los Departamentos de Operaciones, Aeronavegabilidad, Navegación Aérea e Inspectores Delegados para la aplicación de las pruebas en vuelo, chequeos prácticos y orales del personal aeronáutico que lo requiera.
- Coordinar con los Departamentos de Operaciones, Aeronavegabilidad, Navegación Aérea e Inspectores Delegados para la creación y mantenimiento de las pruebas escritas para la emisión de licencias.
- Brindar soporte en la instrucción, certificación inicial y recurrente del personal del Departamento de Licencias al Personal Aeronáutico y a los inspectores de Operaciones y Aeronavegabilidad, en temas relacionados a licencias, cuando corresponda.
- Garantizar que el personal asignado sea adecuadamente entrenado y calificado para sus puestos.
- Responder a peticiones de información internas y externas sobre temas relativos a licencias al personal aeronáutico.
- Mantener los controles y procesos administrativos del Departamento según los procedimientos vigentes.
- Obtener, interpretar y procesar informaciones relativas a las actividades del departamento, según procedimientos vigentes.
- Coordinar con los departamentos correspondientes de Seguridad Aérea la evaluación de enmiendas a los Anexos de la OACI que guarden relación con las regulaciones de Panamá.
- Sugerir al Director de la Dirección de Seguridad Aérea modificaciones o cambios al Reglamento de Aviación Civil de Panamá y/o Manuales de Procedimientos.

Requisitos:

- Cinco (5) años como mínimo en el campo aeronáutico.
- Tres (3) años de experiencia laboral en tareas relacionadas con la expedición de Licencias al Personal Aeronáutico, de acuerdo a las leyes y reglamentos establecidos, como profesional universitario, o
- Dos (2) años de experiencia laboral en tareas relacionadas con la expedición de Licencias al Personal Aeronáutico, de acuerdo a las leyes y reglamentos establecidos a nivel de jefatura de secciones o unidades menores, o
- Un (1) año de experiencia laboral en tareas relacionadas con la expedición de Licencias al Personal Aeronáutico, de acuerdo a las leyes y reglamentos establecidos a nivel de jefatura.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo IV	
	Página	44 de 62
	Revisión	10
	Fecha	24/09/2024

- Título Universitario no menores de tres años en una carrera relacionada con Licenciatura en Administración de Aviación, Administración Pública, Administración de Empresas, carreras afines o poseer una Licencia Técnica Aeronáutica.

Conocimientos necesarios

- Cursos o seminarios en la especialidad.
- Ley de Aviación Civil Panameña.
- Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) en lo relativo a los Libros VI, VII, VIII y IX, relacionados con los procedimientos para la expedición de Licencias al Personal Aeronáutico.
- Conocimiento de los Anexos 1, 6 y 8 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional de OACI.
- Aprobar el Curso Inicial para Especialistas de Licencias al Personal Aeronáutico.
- Manual de Procedimientos del Departamento de Licencias al Personal Aeronáutico.
- Estructura, funcionamiento, organización y procedimientos del conjunto de los organismos que componen la Autoridad Aeronáutica Civil.
- Conocimiento del idioma inglés oral y escrito.
- Técnicas de control de actividades.
- Manejo de aplicaciones informáticas.

4.29. JEFE DE LA UNIDAD DE MEDICINA AERONÁUTICA Y FACTORES HUMANOS (MEDICO EVALUADOR)

Funciones

- Programar, dirigir y controlar las actividades que se desarrollan en la Unidad de Medicina Aeronáutica y Factores Humanos.
- Coordinar las actividades desarrolladas por el Comisión Médica Evaluadora, relacionadas con la evaluación de cumplimiento de requisitos, reportes de factores predisponentes o contribuyentes al acontecimiento de accidentes, informes presentados por médicos examinadores delegados y cumplimientos de las recomendaciones establecidas en dictámenes médicos.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo IV	
	Página	45 de 62
	Revisión	10
	Fecha	24/09/2024

- Supervisar y controlar las actividades de los médicos examinadores delegados, mediante la vigilancia y seguimiento.
- Coordinar la capacitación a los médicos y psicólogos delegados en el Reglamento de Aviación Civil de Panamá y en el manual de procedimientos, terminología aeronáutica, procedimientos médicos administrativos en la elaboración de los exámenes y evaluaciones médicas.
- Elaborar material de orientación para los médicos examinadores.
- Supervisar los programas de instrucción en factores humanos, coordinando y recomendando las características y contenidos de los mismos y la periodicidad en su aplicación.
- Dirigir el programa de certificación médica al personal aeronáutico que lo requiera.
- Mantener actualizado el registro de las calificaciones y competencia de los médicos delegados, incluyendo el entrenamiento recurrente.
- Elaborar programas y estrategias médicas para la investigación de los factores humanos.
- Confeccionar informes e informes finales, en temas de medicina aeronáutica, psicología y factores humanos para la Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos (OFINVAA) como apoyo de la investigación de un accidente o incidente.
- Coordinar con los Médicos que prestan el servicio médico aeroportuario, a fin de asegurar las facilidades médicas y de sanidad requeridos por los usuarios y el personal operacional.
- Recomendar al Director de Seguridad Aérea los límites de edad, las frecuencias y alcances de los exámenes médicos a que deben someterse el personal poseedor de Licencia.
- Revisar los procedimientos establecidos, proponer y elaborar modificaciones y enmiendas al Reglamento de Aviación Civil de Panamá, en referencia a los requisitos médicos.
- Mantener actualizado el archivo de la unidad con los registros de los exámenes y resultados de las evaluaciones médicas efectuadas por los médicos examinadores autorizados.
- Desarrollar informes estadísticos relacionados a las funciones y actividades de la Unidad de Medicina Aeronáutica y Factores Humanos.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo IV	
	Página	46 de 62
	Revisión	10
	Fecha	24/09/2024

Requisitos

- Experiencia de más de cinco (5) años en el ejercicio de la medicina aeronáutica.
- Título Universitario de Doctor en Medicina.
- Poseer la idoneidad para ejercer la medicina en el territorio nacional.
- Poseer curso en medicina aeronáutica de un centro de capacitación autorizado por Aeronáutica Civil de Panamá.
- Certificación de Información de Antecedentes Personales (Ley No. 69 de 27 de diciembre de 2007).

Conocimientos necesarios

- Ley de Aviación Civil Panameña.
- Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) en los aspectos relacionados con los procedimientos para la expedición de Licencias al Personal.
- Normas de la medicina aeronáutica, interpretación y aplicación de las disposiciones médicas nacionales (RACP) e internacionales (OACI).
- Manual de Procedimientos de la Unidad de Medicina Aeronáutica y Factores Humanos.
- Haber aprobado el Curso Inicial para Especialistas de Licencias al Personal Aeronáutico.
- Organizaciones o sociedades internacionales que se desempeñen en el ámbito de la medicina aeronáutica.
- Factores Físicos relacionados con los equipos de oxígeno, primeros auxilios y supervivencia.
- Factores Humanos en las Operaciones de la Aviación Civil, los conceptos de riesgo relativo a la Medicina Aeronáutica y de Medicina basada en la evidencia.
- Estructura y funcionamiento del conjunto de los Organismos que componen la Autoridad Aeronáutica Civil de la República de Panamá.
- Aplicaciones informáticas, entre ellas el sistema de vigilancia.
- Conocimiento del idioma inglés, oral y escrito.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo IV	
	Página	47 de 62
	Revisión	10
	Fecha	24/09/2024

4.30. MÉDICO EVALUADOR DELEGADO

Funciones

- Coordinar las actividades desarrolladas por el Comisión Médica Evaluadora, relacionadas con la evaluación de cumplimiento de requisitos, reportes de factores predisponentes o contribuyentes al acontecimiento de accidentes, informes presentados por médicos examinadores delegados y cumplimientos de las recomendaciones establecidas en dictámenes médicos.
- Supervisar y controlar las actividades de los médicos examinadores delegados, mediante la vigilancia y seguimiento.
- Dirigir el programa de certificación médica al personal aeronáutico que lo requiera.
- Elaborar programas y estrategias médicas para la investigación de los factores humanos.
- Confeccionar informes e informes finales, en temas de medicina aeronáutica, psicología y factores humanos para la Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos (OFINVAA) como apoyo de la investigación de un accidente o incidente.
- Revisar los procedimientos establecidos, proponer y elaborar modificaciones y enmiendas al Reglamento de Aviación Civil de Panamá, en referencia a los requisitos médicos.
- En caso que el jefe de la unidad de medicina realice funciones de medico examinador el medico evaluador verificara sus expedientes.

Requisitos

- Experiencia de más de cinco (5) años en el ejercicio de la medicina aeronáutica.
- Título Universitario de Doctor en Medicina.
- Poseer la idoneidad para ejercer la medicina en el territorio nacional.
- Poseer curso en medicina aeronáutica de un centro de capacitación autorizado por Aeronáutica Civil de Panamá.
- Certificación de Información de Antecedentes Personales (Ley No. 69 de 27 de diciembre de 2007).



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo IV	
	Página	48 de 62
	Revisión	10
	Fecha	24/09/2024

Conocimientos necesarios

- Ley de Aviación Civil Panameña.
- Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) en los aspectos relacionados con los procedimientos para la expedición de Licencias al Personal.
- Normas de la medicina aeronáutica, interpretación y aplicación de las disposiciones médicas nacionales (RACP) e internacionales (OACI).
- Manual de Procedimientos de la Unidad de Medicina Aeronáutica y Factores Humanos.
- Factores Físicos relacionados con los equipos de oxígeno, primeros auxilios y supervivencia.
- Factores Humanos en las Operaciones de la Aviación Civil, los conceptos de riesgo relativo a la Medicina Aeronáutica y de Medicina basada en la evidencia.
- Aplicaciones informáticas, entre ellas el sistema de vigilancia.

4.31. PSICÓLOGO

Funciones

- Revisar las evaluaciones psicológicas realizadas por los psicólogos delegados.
- Asesorar y prestar asistencia profesional en su especialidad a personal de la Institución y terceros si corresponde, según procedimientos establecidos y criterio propio en caso necesario.
- Realizar evaluaciones de los casos inhabituales, y casos que presentan problemas de certificación de la aptitud psicofísica.
- Recomendar al Jefe de la Unidad de Medicina Aeronáutica y Factores Humanos, cuando se requiera una revaloración de los resultados de las pruebas psicológicas, de los solicitantes de licencias, cuando los estudios previos se reporten con límites fuera de lo esperado.
- Coordinar y darle seguimiento a las evaluaciones psicológicas establecidas en el reglamento a los titulares de licencia que hayan sufrido y/o participado en algún accidente o incidente de aviación.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo IV	
	Página	49 de 62
	Revisión	10
	Fecha	24/09/2024

- Evaluar, analizar y emitir recomendaciones sobre la actuación de los Psicólogos Delegados.
- Participar de la Juntas Médicas Evaluadora, cuando sea necesaria la recomendación psicológica.
- Recomendar al Jefe de la Unidad de Medicina Aeronáutica y Factores Humanos, la actualización en materia de Factores Humanos y Psicología.
- Ejercer las demás funciones que se le encomienden o deleguen en atención a su cargo.

Requisitos

- Cinco (5) años de experiencia en la práctica de psicología con un énfasis en evaluaciones y exámenes, a nivel profesional.
- Título Universitario de Licenciatura en Psicología.

Conocimientos necesarios

- Cursos o seminarios en la especialidad.
- Ley de Aviación Civil Panameña.
- Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) en los aspectos relacionados con los procedimientos para la expedición de Licencias al Personal Aeronáutico y temas de Medicina Aeronáutica y Factores Humanos.
- Instrucción adecuada en Psicología de Aviación obtenida en un Centro de Capacitación reconocido por la Autoridad Aeronáutica Civil.
- Manual de Procedimientos la Unidad de Medicina Aeronáutica y Factores Humanos.
- Aprobar el Curso Inicial para Especialistas de Licencias al Personal Aeronáutico.
- Conocimiento del idioma ingles oral y escrito.

4.32. ASISTENTE DE UNIDAD DE MEDICINA AERONÁUTICA Y FACTORES HUMANOS

Funciones

- Llevar controles de las citas, reuniones, conferencias y otros compromisos del jefe de la unidad.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo IV	
	Página	50 de 62
	Revisión	10
	Fecha	24/09/2024

- Atender y brindar información, telefónica o personal, al Personal Técnico Aeronáutico, usuarios del servicio y público en general sobre los requisitos y actividades desarrolladas en la Unidad de Medicina Aeronáutica y Factores Humanos para la emisión, renovación o convalidación de los Certificados Médicos.
- Distribuir, revisar y recibir los formularios médicos al Personal Técnico Aeronáutico que así lo requieran.
- Confeccionar y mantener en orden los expedientes de todo el Personal Técnico Aeronáutico.
- Mantener actualizada la base de datos del SIAR de los Certificados Médicos de los titulares de licencias.
- Organizar y mantener actualizado el archivo de expediente, publicaciones y documentación en general de la Unidad de Medicina y Factores Humanos.
- Administrar la correspondencia de la unidad, llevando los debidos registros de control de entrada y salida de documentos.
- Redactar y confeccionar notas, memorandos, informes, cuadros demostrativos o estadísticos y cualquier otro documento emitido por la Unidad.
- Verificar y tramitar diversos documentos e informes relacionados con las tareas y demás diligencias desarrolladas en la unidad administrativa en que presta servicios.
- Controlar y solicita los recursos y útiles de oficina, además de verificar su disponibilidad y el estado de los recursos asignados a la unidad.
- Elaborar propuestas de reorganización de los métodos y procesos de trabajo que se realizan en el puesto que ocupa.
- Desarrollar otras tareas administrativas asignadas por el jefe de la Unidad de Medicina Aeronáutica y Factores Humanos.

Requisitos

- Un (1) año de experiencia laboral en tareas básicas de redacción de memorandos, circulares, cuadros, informes, transcripción, registro, archivo de documentos, atención a los funcionarios y llamadas telefónicas.
- Educación Media Completa: Diploma de Bachiller en Comercio o Diploma de Bachillerato.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo IV	
	Página	51 de 62
	Revisión	10
	Fecha	24/09/2024

Conocimientos

- Cursos o seminarios relacionados con las tareas a realizar.
- Procedimientos y Métodos de oficina, registro y control de la información.
- Manejo de programas computacionales.
- Aplicación correcta de la gramática, redacción y ortografía.
- Aprobar el Curso Inicial para Especialistas de Licencias al Personal Aeronáutico.
- Conocimiento del idioma inglés oral y escrito.

4.33. COORDINADOR DE SISTEMAS DE AERONAVES PILOTADAS A DISTANCIA

Funciones

- Ejecutar y garantizar el análisis relacionado a normas, regulaciones, anexos y enmiendas relacionadas a la operación de las aeronaves pilotadas a distancia.
- Garantizar la actualización de la documentación relacionada con normas, regulaciones, anexos y enmiendas aplicables a el sistema de aeronaves pilotadas a distancia.
- Analizar y evaluar el desarrollo de las actividades de los centros de instrucción autorizados, para impartir cursos para operar aeronaves pilotadas a distancia.
- Formular, elaborar, aplicar y supervisar un sistema de pruebas de conocimientos para el otorgamiento de licencias relacionados al sistema de aeronaves pilotadas a distancia.
- Supervisar exámenes teóricos y prácticos para la operación de aeronaves pilotadas a distancia, junto con los instructores e inspectores certificados.
- Coordinar con la Dirección de Seguridad Aérea y el Departamento de Licencias al Personal Aeronáutico el proceso para el otorgamiento de licencias.

Requisitos

- Poseer experiencia mínima de 2 años en funciones administrativas.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo IV	
	Página	52 de 62
	Revisión	10
	Fecha	24/09/2024

- Poseer experiencia mínima de 1 año de experiencia en operaciones aeronáuticas.
- Poseer Licencia Aeronáutica.
- Poseer estudios universitarios en Administración o técnicos universitarios en campos relacionados con la aviación.

Conocimientos necesarios

- Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP).
- Ley de Aviación Civil.
- Procedimientos para el otorgamiento de licencias, inspección y aplicación de pruebas.
- Estructura y funcionamiento del conjunto de organismos que componen la Autoridad Aeronáutica Civil de la República de Panamá.
- Técnicas de programación y control de actividades.
- Aprobar el Curso Inicial de Especialistas en Licencias Aeronáuticas.
- Conocimientos del idioma ingles oral y escrito.

4.34. ESPECIALISTA DE LICENCIAS

Funciones

- Elaborar, emitir y renovar licencias al personal aeronáutico, producto de los procesos de otorgamiento, renovación, conversión o convalidación, además de agregar las habilitaciones y emitir certificaciones, aprobaciones temporales o autorizaciones especiales.
- Evaluar, revisar, clasificar y velar por el cumplimiento de la documentación y requisitos para el otorgamiento, renovación, duplicado, conversión o convalidación, además de agregar las habilitaciones y emitir certificaciones, aprobaciones temporales o autorizaciones especiales.
- Emitir constancias y comunicar el recibo de solicitudes o documentación faltante para cumplir con los procesos de otorgamiento de licencias, certificaciones, aprobaciones y autorizaciones.
- Atención de usuarios solicitantes de licencias para registro fotográfico y de firmas electrónicas para la emisión física de licencias.
- Verificar validez e información de licencias aeronáuticas extranjeras e información relacionada a las mismas, para los procesos de conversión y convalidación de licencias.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo IV	
	Página	53 de 62
	Revisión	10
	Fecha	24/09/2024

- Actualizar el Sistema de Información Aeronáutica y el archivo físico de expedientes del Departamento de Licencias al Personal Aeronáutico de acuerdo a la documentación emitida y recibida, de igual manera en los casos de licencias vencidas, suspendidas, revocadas o que sean objeto de limitaciones para su uso.
- Sugerir al Jefe del Departamento y desarrollar las modificaciones, actualizaciones o cambios al Reglamento de Aviación Civil de Panamá y/o Manuales de Procedimientos.
- Velar por el cumplimiento de las Leyes y Reglamentos de la OACI y de Panamá aplicables a las Licencias al Personal Aeronáutico.

Requisitos

- Dos (2) años de experiencia laboral, en tareas de expedición y renovación de licencias o certificaciones o tres (3) años de experiencia en puestos de carácter administrativo, preferiblemente en el área aeronáutica.
- Dos años de estudios universitarios a nivel de licenciatura o estudios completos a nivel de técnico universitario.
- Educación Media Completa: Diploma de Bachiller.

Conocimientos necesarios

- Cursos o seminarios en la especialidad.
- Conocer de manera apropiada la Ley de Aviación Civil Panameña y el Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) en lo relativo a los Libros VI, VII, VIII y IX del RACP.
- Conocimiento de los Anexos 1, 6 y 8 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (OACI).
- Aprobar el Curso Inicial para Especialistas de Licencias al Personal Aeronáutico.
- Conocer de manera apropiada el contenido del Manual de Procedimientos de Licencias al Personal Aeronáutico (MPDPEL).
- Conocimiento de la estructura y funcionamiento del conjunto de los organismos que componen la Autoridad Aeronáutica Civil de la República de Panamá.
- Conocimientos del idioma ingles oral y escrito.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo IV	
	Página	54 de 62
	Revisión	10
	Fecha	24/09/2024

4.35. ESPECIALISTA EN LICENCIAS – REGISTRO Y EMISIÓN

Funciones

- Participar en el proceso de otorgamiento, renovación, conversión o convalidación, habilitaciones, certificaciones, aprobaciones temporales o autorizaciones especiales, según las actividades que le sean asignadas.
- Administrar el archivo general de expedientes del Departamento de Licencias al Personal Aeronáutico.
- Recibir y distribuir los expedientes que se encuentran en trámite, mediante su clasificación y orientación al área correspondiente, mediante un control de la entrada y salida de los expedientes, mediante un registro de entrega y devolución.
- Velar por el cumplimiento de las Leyes y Reglamentos de la OACI y de Panamá aplicables a las Licencias al Personal Aeronáutico.
- Llevar un control del archivo del Departamento de Licencias para guardar la información de los mismos.
- Vigilar el cumplimiento de la seguridad y confidencialidad de los archivos.
- Velar por que los expedientes cuenten con información actualizada referente a los procesos realizados al ser archivados.
- Administrar documentación de enmiendas, regulaciones, manuales y reglamentos relacionada con las tareas a desarrollar en el Departamento de Licencias al Personal Aeronáutico.
- Elaborar informes y estadísticas de las actividades realizadas en cuanto a otorgamiento, renovación, conversión o convalidación, habilitaciones, certificaciones, aprobaciones temporales o autorizaciones especiales.

Requisitos

- Tres (3) años de experiencia en puestos de carácter administrativo, preferiblemente en el área aeronáutica.
- Licenciatura completa o 2do año de carrera universitaria a nivel de Licenciatura o Técnico Universitario.

Conocimiento necesario

- Cursos o seminarios de la especialidad.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo IV	
	Página	55 de 62
	Revisión	10
	Fecha	24/09/2024

- Conocer de manera apropiada la Ley de Aviación Civil Panameña y el Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) en lo relativo a los Libros VI, VII, VIII y IX del RACP.
- Conocimiento de los Anexos 1, 6 y 8 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (OACI).
- Aprobar el Curso Inicial para Especialistas de Licencias al Personal Aeronáutico.
- Conocer de manera apropiada el contenido del Manual de Procedimientos de Licencias al Personal Aeronáutico (MPDPEL).
- Conocimiento de la estructura y funcionamiento del conjunto de Oficinas y Direcciones que componen la Autoridad Aeronáutica Civil de la República de Panamá.
- Conocimientos del idioma ingles oral y escrito.

4.36. ESPECIALISTA EN LICENCIAS – COORDINADOR TEÓRICO

Funciones

- Formular, elaborar, aplicar y supervisar un sistema de pruebas de conocimientos para el otorgamiento de licencias al personal aeronáutico.
- Coordinar con las áreas de vigilancia, aeronavegabilidad, operaciones y navegación aérea el contenido y las preguntas para las pruebas.
- Actualización de bases de datos de preguntas y pruebas aplicables a las diferentes especialidades aeronáuticas, por medio de un sistema de información aeronáutica.
- Preparar las preguntas de los exámenes sobre los conocimientos necesarios para otorgar licencias y habilitaciones, calificar las respuestas de los candidatos; por medio del sistema de información aeronáutica, seleccionado para tales propósitos.
- Preparar y examinar periódicamente los planes de estudios para los exámenes de licencias y habilitaciones del personal aeronáutico en su ámbito de especialidad, con la definición de las condiciones y normas para su superación.
- Elaborar y organizar la documentación necesaria para orientar a los solicitantes de licencias y habilitaciones sobre la aplicación de pruebas teóricas.
- Elaborar manuales técnicos, manuales de instrucción, normas, instrucciones y textos relacionados para el desarrollo de las pruebas.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo IV	
	Página	56 de 62
	Revisión	10
	Fecha	24/09/2024

- Mantener un análisis estadístico para determinar la eficacia de los exámenes de licencias y habilitaciones.
- Informar a los supervisores de exámenes y mantener el contacto con ellos, y supervisar los exámenes en caso necesario.

Requisitos

- Dos (2) años de experiencia laboral en tareas relacionadas con la planificación, programación, coordinación y control de las actividades relacionadas a la aplicación de exámenes y pruebas escritas, expedición de licencias y habilitaciones aeronáuticas.
- Dos (2) años completos de estudios universitarios o estudios completos a nivel Técnico Universitario.

Conocimientos necesarios

- Cursos o seminarios de la especialidad.
- Conocer de manera apropiada la Ley de Aviación Civil Panameña y el Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) en lo relativo a los Libros VI, VII, VIII y IX del RACP.
- Conocimiento de los Anexos 1, 6 y 8 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (OACI).
- Aprobar el Curso Inicial para Especialistas de Licencias al Personal Aeronáutico.
- Manejo de la herramienta informática seleccionada para el manejo de las bases de datos para las pruebas, preguntas y evaluaciones de las pruebas teóricas.
- Estructura y funcionamiento del conjunto de organismos que componen la Autoridad Aeronáutica Civil de la República de Panamá.
- Metodología para la elaboración y calificación de exámenes.
- Técnicas de programación y control de actividades.
- Conocimientos del idioma ingles oral y escrito.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo IV	
	Página	57 de 62
	Revisión	10
	Fecha	24/09/2024

4.37. EVALUADOR DE COMPETENCIA LINGÜÍSTICA

Funciones

- Calificar las pruebas de la sección, utilizando la escala de calificación de la competencia lingüística del RACP.
- Aplicar las pruebas de competencia lingüística, basados en los lineamientos establecidos por la OACI, el Documento 9835 y la Circular 318.
- Supervisar clases de inglés suministradas por cualquier centro educativo que disponga la Dirección de Seguridad Aérea.
- Presentar indicadores de rendimiento que permitan evaluar los distintos niveles de competencia lingüística, del personal evaluado.
- En conjunto con los Departamentos de Operaciones y Aeronavegabilidad participar de manera activa en el proceso de certificación de los centros de entrenamiento en lo relacionado a competencia lingüística cuando corresponda.
- Participar de manera activa en la aprobación de programas de entrenamiento y vigilancia operacional en lo relacionado a la competencia lingüística, establecidos por las oficinas de vigilancia de la AAC.

Requisitos:

- Dos (2) años de experiencia laboral realizando trabajos relativos a la aplicación, calificación, evaluación o enseñanza del idioma inglés.
- Licenciatura completa o dos años de estudios completos del idioma inglés o en una carrera cuyo plan de estudio sea impartido en el idioma inglés.
- Educación Media Completa: Diploma de Bachiller, de preferencia en educación bilingüe.

Conocimientos necesarios

- Poseer Nivel 6 de Competencia Lingüística OACI.
- Cursos o seminarios de la especialidad.
- Conocer de manera apropiada la Ley de Aviación Civil Panameña y el Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP).



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo IV	
	Página	58 de 62
	Revisión	10
	Fecha	24/09/2024

- Conocimiento de los descriptores integrales (Apéndice 1 del Anexo 1) y de la escala de calificación de la OACI (Adjunto A del Anexo 1).
- Curso para evaluador de competencia lingüística conforme al Doc. 9835 de la OACI y las muestras de lenguaje hablado que corresponden a cada nivel de la escala de calificación.
- Enseñanza del idioma inglés en países extranjeros o como una segunda lengua (Opcional).
- Aprobar el Curso Inicial para Especialistas de Licencias al Personal Aeronáutico.
- Conocer de manera apropiada el contenido del Manual de Procedimientos de Licencias al Personal Aeronáutico (MPDPEL).

4.38. ANALISTA DE COMPETENCIAS LINGÜÍSTICAS

Funciones

- Participar en las pruebas de evaluación de competencia lingüística, utilizando la escala de calificación de la competencia lingüística del RACP.
- Aplicar las pruebas de competencia lingüística, basados en los lineamientos establecidos por la OACI, el Documento 9835 y la Circular 318.
- Participar en la supervisión de clases de inglés suministradas por cualquier centro educativo que disponga la Dirección de Seguridad Aérea.
- Presentar indicadores de rendimiento que permitan evaluar los distintos niveles de competencia lingüística, del personal evaluado.
- En conjunto con los Departamentos de Operaciones y Aeronavegabilidad participar de manera activa en el proceso de certificación de los centros de entrenamiento en lo relacionado a competencia lingüística cuando corresponda.
- En conjunto con los Inspectores de Licencias participar de manera activa en la aprobación de programas de entrenamiento y vigilancia operacional en lo relacionado a la competencia lingüística.

Requisitos

- Poseer Nivel 6 de Competencia Lingüística OACI.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo IV	
	Página	59 de 62
	Revisión	10
	Fecha	24/09/2024

- Un (1) años de experiencia laboral realizando trabajos relativos a la aplicación, calificación, evaluación o enseñanza del idioma inglés o experiencia laboral en áreas técnicas aeronáuticas.
- Licenciatura completa o dos años de estudios completos del idioma inglés o en una carrera cuyo plan de estudio sea impartido en el idioma inglés.
- Educación Media Completa: Diploma de Bachiller, de preferencia en educación bilingüe.

Conocimientos necesarios

- Cursos o seminarios de la especialidad.
- Conocer de manera apropiada la Ley de Aviación Civil Panameña y el Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP).
- Conocimiento de los descriptores integrales (Apéndice 1 del Anexo 1) y de la escala de calificación de la OACI (Adjunto A del Anexo 1).
- Curso para evaluador de competencia lingüística conforme al Doc. 9835 de la OACI y las muestras de lenguaje hablado que corresponden a cada nivel de la escala de calificación.
- Enseñanza del idioma inglés en países extranjeros o como una segunda lengua (Opcional).
- Aprobar el Curso Inicial para Especialistas de Licencias al Personal Aeronáutico.
- Conocer de manera apropiada el contenido del Manual de Procedimientos de Licencias al Personal Aeronáutico (MPDPEL).

4.39. COORDINADOR DE VIGILANCIA

Funciones

- Gestionar las actividades del plan de vigilancia para el cumplimiento de Seguridad Operacional establecidos por la Dirección de Seguridad Aérea.
- Supervisar y coordinar con las áreas que corresponda la gestión de las tareas del plan de vigilancia.
- Garantizar el cumplimiento de los manuales, normas, procedimientos, reglamentos y regulaciones relacionados con las Licencias al Personal Aeronáutico.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo IV	
	Página	60 de 62
	Revisión	10
	Fecha	24/09/2024

- Coordinar y vigilar los temas relacionados con la aplicación de pruebas de pericia que deben presentar los solicitantes a las licencias al personal aeronáutico.
- Identificar y recomendar planes de acción para posibles aspectos de mejora dentro del Departamento de Licencias al Personal Aeronáutico.
- Comunicar al Jefe del Departamento de Licencias y al Director de Seguridad aérea sobre actualizaciones que se deban desarrollar a reglamentos, procedimientos, manuales, enmiendas y cualquier otro documento que contenga directrices para el desarrollo de las tareas del Departamento de Licencias al Personal Aeronáutico.
- Participar en el desarrollo y modificación de los reglamentos, procedimientos, manuales, enmiendas y cualquier otro documento que contenga directrices para el desarrollo de las tareas del Departamento de Licencias al Personal Aeronáutico.

Requisitos

- Poseer experiencia mínima de 5 años en funciones técnicas aeronáuticas, gestión de seguridad, operaciones aeronáuticas o como administrador.
- Poseer Licenciatura en Especialidades Aeronáuticas, Administración, carreras afines o una Licencia Técnica Aeronáutica.

Conocimientos necesarios

- Cursos de la especialidad.
- Conocimiento práctico del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) y de la Ley de Aviación Civil de Panamá.
- Conocimiento de la estructura institucional de la AAC y sus funciones. Conocimiento práctico de los Anexos 1, 6 y 8 de Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).
- Conocimiento del Idioma inglés oral y escrito.

4.40. FUNCIONES DEL MÉDICO EXAMINADOR DELEGADO

De conformidad con lo establecido en el RACP, los médicos Delegados deben:

- a. Realizar por lo menos cuatro (4) exámenes médicos para expedir certificados médicos de primera (I) clase al año;



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo IV	
	Página	61 de 62
	Revisión	10
	Fecha	24/09/2024

- b. Asistir a una Sesión de actualización con el Jefe de Medicina Aeronáutica de la AAC una vez al año y participar en las reuniones para revisar u homologar normas o procedimientos;
- c. Asistir a cursos, seminarios o congreso de medicina aeronáutica reconocidos por la AAC, cada dos (2) años, con un mínimo de veinte (20) horas posteriores a su delegación como Médico Examinador Delegado;
- d. Practicar evaluaciones y exámenes médicos y expedir los respectivos Certificados Médicos correspondientes a los interesados en obtener, revalida y/o recuperar cualquier licencia prevista en los libros VI, VII y VIII del RACP;
- e. Contar de manera permanente con documentos tales como Reglamento de Aviación Civil de Panamá ACP, MPU-MED, documentos de OACI (Anexo 1);
- f. Cumplir los procedimientos médicos administrativos en la elaboración de los exámenes y evaluaciones médicas; y
- g. Participar en las Juntas Médicas de revalorización, cuando sean solicitados por la AAC o los interesados.

4.41. FUNCIONES DE LOS PSICÓLOGOS DELEGADOS

- a. Efectuar las pruebas y evaluaciones psicológicas requeridas por la AAC.
- b. Participar en las reuniones que, con el fin de actualizar normas, convoque a la Unidad de Medicina Aeronáutica y Factores Humanos.
- c. Cumplir con los procedimientos administrativos en la elaboración de las pruebas y evaluaciones Psicológicas.
- d. Participar en las Juntas Médicas de revaloración, a solicitud de la AAC a los interesados.

REQUISITOS PARA EJERCER LAS FUNCIONES DE PSICÓLOGOS DELEGADOS

Para obtener la autorización como Psicólogo Delegado, a fin de practicar evaluaciones Psicológicas al Personal Aeronáutico, los interesados deberán cumplir con los siguientes requisitos, los cuales serán cotejados por la Unidad de Medicina Aeronáutica y Factores Humanos según el formulario N°0313.

- a. Presentar una solicitud escrita dirigida al Director General de Aeronáutica Civil.
- b. Ser Psicólogo idóneo para ejercer la profesión en territorio nacional, expedido por el Consejo Técnico de Psicología.
- c. Demostrar que cuenta con la instrucción adecuada en Psicología de Aviación obtenida en un Centro de Capacitación reconocido por la AAC.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo IV	
	Página	62 de 62
	Revisión	10
	Fecha	24/09/2024

- d. Asistir a una sesión que, sobre procedimientos administrativos en la elaboración de los exámenes psicológicos, dictará la Unidad de Medicina Aeronáutica y Factores Humanos, Sección de Psicología.
- e. Demostrar la asistencia a cursos, seminarios, simposios, congresos sobre psicología aeronáutica en centros reconocidos por la AAC, por lo menos una (1) vez cada tres (3) años, a partir de su designación.
- f. Demostrar que cuenta con instalaciones y las Baterías de Pruebas Psicológicas autorizadas, para realizar las evaluaciones al Personal Aeronáutico.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo V	
	Página	1 de 22
	Revisión	01
	Fecha	19/09/2017

CAPÍTULO V - ADMINISTRATIVOS

5.1. RECIBO, MANEJO Y DISTRIBUCIÓN DE DOCUMENTOS

El presente procedimiento aplicará toda vez que, bajo condiciones normales de operación, la DSA reciba documentación de solicitudes de trámites que requieran un manejo seguro y expedito. Es la idea de este documento, proporcionar las herramientas para que toda solicitud que llegue a la DSA reciba un trato y manejo eficaz.

Toda documentación que se reciba en la DSA debe ser recibida en primer lugar, a través de la propia recepción de la DSA. Es allí donde dicha documentación recibe su respectivo acuse de recibido y es registrado en el libro de documentos recibidos.

Una vez registrada la documentación recibida, la misma debe ser canalizada y recibida por la asistencia administrativa de la DSA. Aquí la documentación será distribuida a los distintos departamentos o unidades según corresponda.

La documentación recibida a nombre del Director de Seguridad Aérea, será entregada a su persona o en su defecto a la persona que él designe. Al ser revisada por el Director de Seguridad Aérea y de ser trámites que requieran del trabajo de algún departamento o unidad, el mismo la remitirá mediante instrucción escrita, a través de la asistente administrativa, quien se asegurará de que la misma sea debidamente registrada para que se le pueda dar el seguimiento oportuno.

5.2. SEGUIMIENTO A LA DOCUMENTACIÓN

Semanalmente o cuando se estime conveniente, el asistente administrativo de la DSA, recibirá de los distintos departamentos o unidades un status de la documentación.

Todo proceso de cualquier departamento o unidad presentará ante el Director de Seguridad Aérea, al menos una vez por semana, un informe, el cual describa los avances o retrasos en que dicho proceso se encuentra.

5.3. REVISIÓN FINAL DE LOS PROCESOS EN LA DSA.

Una vez se culmine el proceso y el mismo haya sido revisado, aceptado y poseer el visto bueno o firma del jefe de departamento o la unidad correspondiente, el mismo debe ser presentado al Director de Seguridad Aérea o en su defecto a la persona que el designe para su debida aprobación. De igual manera, esta documentación deberá ser canalizada a través de la asistente administrativa del Director de Seguridad Aérea quien dará visto bueno o nota de rechazo a la documentación presentada.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo V	
	Página	2 de 22
	Revisión	01
	Fecha	19/09/2017

5.4. REUNIONES DE TRABAJO

Semanalmente o cuando el Director de Seguridad Aérea lo establezca, se llevarán a cabo reuniones de trabajo con los departamentos o unidades que conforman la DSA. El objetivo de estas reuniones es poder informar sobre condiciones que requieran de la intervención del Director de Seguridad Aérea. Además, en las mismas se presentarán propuestas de mejoras a regulaciones, procesos y procedimientos que se requieran para el mejoramiento de la AAC.

5.5. REQUERIMIENTOS DE PERSONAL

El presente procedimiento será de estricto cumplimiento por los jefes de departamentos o unidades de la DSA. El mismo será utilizado para determinar las necesidades de personal mínimo requerido, tanto técnico como administrativo en la Dirección de Seguridad Aérea.

Este procedimiento debe ser presentado al Director de Seguridad Aérea por lo menos 2 meses antes de la presentación del presupuesto del próximo año y tomando en cuenta un factor de incremento del 5% de las actividades anuales de la DSA.

5.5.1. OBJETIVOS

Desarrollar un modelo de cálculo que le permita a los directivos y jefes de departamento, determinar las necesidades del personal mínimo requerido, para el desarrollo de las funciones de la Dirección.

5.5.2. EVALUACIÓN DE LA FUERZA LABORAL DE INSPECTORES

Una evaluación de la fuerza laboral de inspectores permite que la AAC determine si tiene un número suficiente de inspectores de operaciones y de aeronavegabilidad para manejar el tamaño y la complejidad del sistema de aviación civil en Panamá. Se lleva a cabo la evaluación de la fuerza laboral de inspectores de manera independiente para cada grupo de inspectores. Este inciso establece el procedimiento para llevar a cabo la evaluación de la fuerza laboral de inspectores.

PASO 1: CALCULAR EL TOTAL DE HORAS DE INSPECTORES NECESARIOS.

1. Es necesario calcular el total de horas de inspectores necesarios. Para hacerlo se requieren tres tipos de información:
 - a. El tipo de cada función laboral de vigilancia.
 - b. La frecuencia anual de cada función laboral de vigilancia
 - c. El número total de horas del inspector que son necesarias para completar cada función laboral de vigilancia.
2. Registre dicha información en una hoja de calcula Excel (vea figura 1 para un ejemplo de una hoja de cálculo usada para una evaluación de fuerza laboral).se puede calcular el número total de horas anuales necesarias para



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo V	
	Página	3 de 22
	Revisión	01
	Fecha	19/09/2017

- cada función laboral de vigilancia multiplicando las veces al año que se realiza cada función laboral de vigilancia por el número de horas del inspector necesarias para cada función laboral de vigilancia.
3. Calcule el total de horas de inspectores de la AAC que son necesarias para cada grupo de inspectores, después sume el número total de horas necesarias para cada función laboral de vigilancia realizada por aquel grupo.
- PASO 2: CALCULAR EL TOTAL DE HORAS DE INSPECTOR DISPONIBLES
1. Para calcular el total de horas de inspector disponibles, hay dos componentes importantes:
- a. El número de horas que cada inspector tiene disponible para llevar a cabo funciones laborales de vigilancia y
 - b. El número total de inspectores.
2. Para determinar el número de horas de trabajo, se debe determinar supuestos en cuanto a:
- a. El número de horas cada día que un inspector laborará.
 - b. El número de días al año que un inspector laborará.
 - c. El número de días laborables al año durante los cuales el inspector asistirá a entrenamiento o estará de vacaciones.

Si se asume que un inspector trabaja 7 horas al día, 5 días a la semana y que dedica 11 semanas a vacaciones, incapacidad, días festivos y actividades de entrenamiento, las horas disponibles del inspector serán aproximadamente 1,435 (7 horas x 205 días laborables).

3. Se realiza este análisis de manera independiente para cada grupo de inspectores (por departamento). Por lo tanto, el número total de inspectores se refiere al número total de inspectores actualizados, calificados y disponibles en el grupo que actualmente está siendo analizado.
4. Al determinar estos dos números, se puede calcular el total de horas de inspector disponible multiplicando el número de horas que cada inspector tiene disponible para el trabajo de vigilancia por el número total de inspectores. Por lo tanto, si cada inspector tiene disponible 1,435 horas y hay 6 inspectores el total de horas de inspector disponible es 8.610 horas. (1,435 x6).

PASO 3: COMPARAR EL TOTAL DE HORAS NECESARIAS CON EL TOTAL DE HORAS DISPONIBLES

Compare el total de horas de inspector necesarias que se calculó en el paso 1, con el total de horas de inspector disponibles que se calculó en el paso 2. Si el total de horas de inspector necesarias es menor del total de horas de inspector disponibles, es probable que la AAC tenga suficiente personal. Sin embargo, si el total de horas



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo V	
	Página	4 de 22
	Revisión	01
	Fecha	19/09/2017

de inspector necesarias es más del total de horas de inspector disponibles, es posible que la AAC quiera considerar contratar a personal adicional.

Evaluación de la fuerza laboral de Inspectores de Operaciones (Ejemplo).

Región			
Paso 1 – Calcular el total de horas de inspector necesarias			
Función laboral	Frecuencia anual	Horas de función	Horas necesarias
Función 1	36	24	864
Función 2	48	6	288
Función 3	24	4	96
Función 4	108	2	216
Función 5	12	24	288
Función 6	18	36	648
TOTAL DE HORAS DE INSPECTOR NECESARIAS			2400

Paso 2 – Calcular el total de horas de inspector disponible	
Horas anuales disponible por cada inspector de OPS	1,435
Número actual de inspectores de OPS	2
Total de horas de inspector de OPS disponibles	
	2,870

Paso 3 – Comparar el total de horas necesarias con las horas disponibles			
Horas de inspector de OPS disponible			2,870
Horas de inspector de OPS necesarias			2,400
		Diferencia	470

5.6. EVALUACIÓN PARA CONTRATACIÓN DE PERSONAL EN LA DSA.

Antecedentes.

La Autoridad Aeronáutica Civil de Panamá con el objetivo de dotar a la Institución con personal altamente calificado ha implementado el siguiente procedimiento para la selección y contratación de Inspectores, para asegurar que cumplan en forma eficiente y eficaz con sus funciones de velar por la seguridad aérea operacional en la región, fortaleciendo técnicamente y en forma oportuna, áreas estratégicas, garantes de la seguridad operacional.

Objetivo.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo V	
	Página	5 de 22
	Revisión	01
	Fecha	19/09/2017

El presente procedimiento tiene como objeto establecer las reglas de evaluación y selección para los Inspectores a ser nombrados en la Dirección de Seguridad Aérea de la AAC.

Mecanismo de Obtención de Candidatos.

Para la identificación, selección y contratación se desarrollarán los siguientes pasos:

Los Términos de Referencia y perfil profesional para esta posición, enunciados en el manual de procedimientos de operaciones

Estos Términos de Referencia se publicarán en los diarios de mayor circulación en el país en un término no menor de 5 días

Como mecanismo adicional se recurre al Banco de Datos de la AAC, para ampliar las fuentes de información y dar oportunidad a todos aquellos profesionales que tienen registrado su currículum en la AAC.

Comité de Selección.

Se nombra un comité de selección conformado por el Director o Subdirector de la Dirección de Seguridad Aérea, el jefe del departamento a que pertenece la posición solicitada, un Inspector del departamento correspondiente, de más de 5 años de experiencia como inspector y un representante de la OIRH. Ellos revisarán la información curricular y los datos derivados de las entrevistas, hasta arribar a una Selección muy bien calificada. El Comité definirá un coordinador para dar seguimiento al proceso y que genere los reportes requeridos.

5.6.1. Inspectores de Operaciones Aéreas

Para el desarrollo de sus tareas, el departamento de Operaciones requiere de diferentes tipos de Inspectores:

- Inspectores de Transporte de Línea Aérea
- Inspectores de Aeronaves de menos de 12,500 libras
- Inspectores de Helicópteros
- Inspectores de Tripulantes de Cabina
- Inspectores de Mercancías Peligrosas
- Inspectores de Despacho de Vuelo

5.6.2. Proceso de Evaluación para selección de candidatos

Este proceso se dividirá en siete áreas importantes y para poder estar incluido en la lista de profesionales seleccionados se debe obtener un mínimo de 78 puntos, sin embargo, si previo a la entrevista el candidato no alcanza un puntaje superior a los 50 puntos quedará eliminado y no tendrá posibilidades de entrevista: Los niveles con el puntaje correspondiente son los siguientes.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo V	
	Página	6 de 22
	Revisión	01
	Fecha	19/09/2017

1. Nivel de Educación (puntaje máx. 15 puntos)

Estudios alcanzados	Puntuación máxima	Puntuación obtenida
Con título Universitario completo	15	
Con título Universitario incompleto (mínimo 3 años)	10	
Estudios secundarios completos	7	
Cursos de especialización aeronáutica	4	

2. Licencias aeronáuticas (puntaje máx. 6 puntos)

Licencias obtenidas	Puntuación máxima	Puntuación obtenida
Licencia Técnica Aeronáutica	4	
Instructor	3	
Otras licencias aeronáuticas	2	

3. Calificaciones en Aeronaves según el tipo de operación (puntaje máx. 18 puntos)

Tipos de aeronaves	Puntuación máxima	Puntuación obtenida
Aeronave de transporte de línea aérea	10	
Aeronaves de transporte comercial menor a 12,500 libras	8	
Aeronaves privadas de más de 12,500 libras	6	
Aeronaves privadas de menos de 12,500 libras	5	

4. Experiencia (puntaje máx. 20 puntos)

Horas de vuelo	Puntuación máxima	Puntuación obtenida
Más de 8,000 horas de vuelo	20	
Entre 4,501 y 5,500 horas de vuelo	18	
Entre 3,000 y 4,500 horas de vuelo	16	
Más de 7 años de experiencia (no pilotos)	20	



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo V	
	Página	7 de 22
	Revisión	01
	Fecha	19/09/2017

Horas de vuelo	Puntuación máxima	Puntuación obtenida
Entre 4 y 7 años de experiencia (no pilotos)	18	
Entre 3 y 4 años de experiencia (no pilotos)	16	

5. Experiencia Operacional (puntaje máx. 12 puntos)

Cargos directivos	Puntuación máxima	Puntuación obtenida
Cargo Directivo Nivel Gerencial (mínimo 1 año)	6 puntos	
Cargo directivo nivel departamental (mínimo 1 año)	5 puntos	
Inspector de vuelo (mínimo 500 horas)	3 puntos	
Supervisor o Inspector (mínimo 3 años)	3 puntos	
Instructor (mínimo 3 años)	3 puntos	

6. Entrevista Personal (puntaje máx. 8 puntos)

Tipos de entrevistas	Puntuación máxima	Puntuación obtenida
Presentación	2	
Motivación	2	
Comunicación	2	
Actitud	2	

7. Prueba Personal (puntaje máx. 21 puntos)

Tipos de prueba personal	Puntuación máxima	Puntuación obtenida
Capacidad de análisis o interpretación de documentos técnicos	6	
Redacción de una carta de presentación a la AAC explicando motivos por los cuales se interesa en el puesto y sus expectativas profesionales.	6	
Prueba de Competencia Lingüística (Traducir texto del inglés al español y conversación)	6	



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo V	
	Página	8 de 22
	Revisión	01
	Fecha	19/09/2017

Tipos de prueba personal	Puntuación máxima	Puntuación obtenida
Capacidad informática	6	

Evaluación Psicológica

Una vez los candidatos cumplan con el proceso de selección es requerimiento obligatorio que los mismos sean evaluados de manera independiente por la oficina de OIRH.

Trámite de Nombramiento.

El Comité de Selección escogerá a los tres (3) candidatos con mejor puntaje y lo someterán a consideración del Director General de la AAC, con la recomendación del candidato a ser contratado y que tendrá la siguiente información:

- Nombre del candidato seleccionado;
- Posición para la cual fue evaluado
- Informe técnico que se derivó de todo el proceso
- Hoja de vida; y
- Salario propuesto.

Una vez que el Director General conceda su aprobación al candidato recomendado, el Departamento de Personal procederá con los trámites para la contratación del profesional.

5.7. EVALUACIONES DE RIESGO DE LOS OPERADORES Y/O EXPLOTADORES

La AAC realizará inspecciones a las Estaciones de los Operadores y/o Explotadores autorizadas en las Especificaciones de Operaciones y las mismas deben programarse de tal manera que en un período máximo de dos (2) años sean cubiertas todas las estaciones autorizadas.

Niveles de Severidad: la AAC ha establecido que medirá el nivel de riesgo de las Estaciones de acuerdo al nivel de Severidad de las no conformidades encontradas. Estas se clasifican de la siguiente manera:

Nivel de Severidad 1: son no conformidades encontradas y que su impacto no representa daño significativo.

Nivel de Severidad 2: son no conformidades encontradas y que su impacto representa daño medio o no muy impactante

Nivel de Severidad 3: son no conformidades encontradas y que su impacto representa daño alto y de muy alto impacto



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo V	
	Página	9 de 22
	Revisión	01
	Fecha	19/09/2017

La frecuencia de inspección de cada una de las estaciones, se determinará de acuerdo a su nivel de riesgo, el cual se medirá tomando en cuenta la cantidad de no conformidades de nivel 2 y 3 encontradas, de tal forma que en aquellas donde se encuentren mayor número de no conformidades, su vigilancia sea más frecuente que aquellas en las cuales se han encontrado menos no conformidades.

Los Inspectores deberán determinar el curso de acción apropiado que ha de tomarse basado en una evaluación de los resultados de la inspección realizada. Esta evaluación de los resultados de la inspección, también es importante en términos de definir e implementar los objetivos posteriores de vigilancia y de las actividades de inspección.

Los inspectores deberán utilizar las categorías de calificación en las ayudas de trabajo, a fin de expresar el resultado del rendimiento de la estación inspeccionada.

Las categorías de calificación de riesgos se clasifican en A, B, C, D y E, dependiendo del nivel de riesgo evaluado por el Inspector durante la inspección a la estación del Operador y/o Explotador, los cuales enumeramos a continuación:

Ejemplos:

Operador XXX: durante la inspección de estación por parte del inspector de operaciones se evidenciaron 2 no conformidades de nivel 3:

Resultado: en este caso la estación es nivel A con un nivel de riesgo Bajo, debe ser observada nuevamente en los próximos 2 años y su tolerancia al riesgo es aceptable.

Operador YYY: durante la inspección de estación por parte del inspector de aeronavegabilidad se evidenciaron 5 no conformidades de nivel 2 y 3 no conformidades de nivel 3:

Resultado: en este caso la estación es nivel B con un nivel de riesgo Medio, debe ser observada nuevamente el próximo año y su tolerancia al riesgo es Tolerable.

Operador ZZZ.: durante la inspección de estación por parte del inspector de aeronavegabilidad se evidenciaron 13 no conformidades de nivel 2.

Resultado: en este caso la estación es nivel C con un nivel de riesgo Moderado, debe ser observada nuevamente en los próximos 6 meses y su tolerancia al riesgo es Tolerable.

Nivel y Tolerancia al Riesgo

CAT	No. de N/C Nivel 3	No. de N/C Nivel 2	No. de N/C Nivel 2 y 3	RIESGO	FRECUENCIA	TOLERANCIA
A	2	6 o menos	≤ 6	Bajo	2 años	Aceptable
B	3	Entre 7 y 12	≥ 7	Medio	1 año	Tolerable



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo V	
	Página	10 de 22
	Revisión	01
	Fecha	19/09/2017

C	4	13 a 16	≥ 13	Moderado	6 meses	Tolerable
D	5	17 a 20	≥ 17	Alto	2 meses	No Aceptable
E	6 o más	21 o más	≥ 21	Extremo	Suspensión de Operación	No Aceptable

5.8. APLICACIÓN DE SANCIONES A USUARIOS, OPERADORES Y/O EXPLOTADORES

Objetivo:

Desarrollar un procedimiento que permita el manejo ordenado de cualquier proceso que pueda involucrar sanciones o amonestaciones por incumplimiento de lo establecido en el RACP, Leyes, Normas Aeronáuticas y/o Manuales de Procedimientos.

Metodología

La metodología se basa en la interrelación entre las distintas Direcciones de la AAC que forman parte del conjunto de actividades que requieren ser realizadas cuando exista a juicio de la AAC, una violación o faltas a las Leyes, Reglamentos, Normas Aeronáuticas y/o Manuales de Procedimiento.

Cada vez que, producto de un accidente, incidente, o irregularidad en la cual la AAC estime conveniente iniciar una investigación, se debe asegurar de cumplir con los siguientes pasos:

La DSA debe asegurarse que existan, en todos los procesos de investigación, Inspectores o personal técnico calificado y debidamente entrenado en la actividad que requiera una investigación por violación y/o falta. Es recomendable que los diferentes departamentos que componen la DSA proporcionen un informe escrito al personal de la AAC que lidere la investigación, si la actividad que está siendo investigada registra alguna violación y/o falta a las Leyes, Reglamentos, Normas Aeronáuticas y/o Manuales de Procedimientos que tengan relación con su departamento. De igual manera proporcionaran a la persona de la DSA que lidere la investigación sus sugerencias y recomendaciones.

Nota: Durante el proceso de investigación y siempre que se estime conveniente, la AAC podrá separar al, y/o los investigados de las funciones relacionadas con el origen de la investigación.

Una vez la DSA complete los formularios que correspondan, el Director de la DSA o quien el haya designado, remitirá a la Dirección Jurídica de la AAC, toda la documentación recopilada durante la investigación. De igual manera, hará llegar sus recomendaciones y sugerencias de sanciones o amonestaciones.

La Dirección Jurídica de la AAC, una vez cuente con la información proporcionada por la DSA, iniciará su procedimiento o trámite correspondiente, para lo cual se apoyará en el personal técnico de la DSA que fue parte activa del proceso de investigación.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo V	
	Página	11 de 22
	Revisión	01
	Fecha	19/09/2017

Completado el procedimiento o tramite jurídico, esta Dirección Jurídica remitirá la correspondiente conclusión y su respectiva resolución al Director General o a quien el designe para hacerla efectiva.

Luego que el Director General o quien el designe apruebe la resolución correspondiente al proceso de investigación, se remitirá copia a la DSA, para que establezcan los controles y restricciones que apliquen a la sanción o amonestación correspondiente.

5.9. IMPLEMENTACIÓN DE ENMIENDAS DE LOS SARPS Y NOTIFICACIÓN DE DIFERENCIAS A LA OACI

La Dirección General a través de la Oficina de Normas y Regulaciones Aeronáuticas (NRA) consultará, coordinará y remitirá nota al Director de Seguridad Aérea para la emisión/recepción de comentarios a la enmienda a los Anexos de OACI.

Recibida la documentación, el Director de Seguridad Aérea emitirá nota a los distintos departamentos para que, junto a su personal, evalúen y emitan su opinión sobre la viabilidad de su implementación en las regulaciones nacionales.

Los departamentos remitirán mediante nota formal al Director de Seguridad Aérea sus opiniones, quien a su vez remitirá nota formal a la Oficina de NRA. La nota debe dejar establecida la opinión de la DSA con relación a la enmienda consultada a su Dirección.

El procedimiento para la adopción y notificación de los SARP’s a OACI, está contenido en el Manual de Procedimientos de la Oficina de Normas y Regulaciones.

5.10. PROCEDIMIENTO PARA EVALUAR UN “ANÁLISIS DE RIESGO” REALIZADA POR UN OPERADOR O USUARIO.

El siguiente procedimiento será utilizado por el personal de la DSA el cual reciba, por parte de Operadores o Usuarios un análisis de Riesgo para su respectiva evaluación:

- 1. Inicialmente debe considerarse que todo análisis de riesgo se realizará acorde a lo aprobado por la AAC para cada operador. Esto implica, definiciones, matriz de riesgo y tolerancia al riesgo debidamente documentadas en su manual de SMS.
- 2. En los casos en que la evaluación sea realizada para un usuario particular, el mismo debe presentar dentro de la documentación, las definiciones, matriz de riesgo y tolerancia al riesgo, para su debida aprobación.
- 3. Se revisará que la Severidad aplicada al Peligro, sea acorde con la definición establecida por la AAC. Esto significa que no se podrá utilizar una Severidad en ningún caso inferior a la real consecuencia que produciría un accidente o incidente grave que se produzca por un determinado peligro.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo V	
	Página	12 de 22
	Revisión	01
	Fecha	19/09/2017

4. Se analizará que la probabilidad aplicada en el análisis de riesgo sea cónsona con accidentes o incidentes graves que hayan pasado en situaciones similares o parecidas, dentro y fuera del territorio panameño. De igual manera debe tenerse en cuenta que un Peligro que no ha producido daño, no significa que el mismo no puede suceder.
5. Una vez identificadas de manera correcta tanto la severidad como su Probabilidad de que ocurra, sus valores serán colocados en la matriz de riesgo, previamente aprobada por la AAC. Esto permitirá determinar el nivel de riesgo de ese peligro en específico.
6. Determinado el nivel de riesgo, se procederá a ver su grado de tolerancia y de esa manera evaluar si el mismo es aceptable para la AAC.
7. En los casos en que el nivel de riesgo no sea aceptable por la AAC, el operador o usuario deberá tomar acciones correctivas para mitigar el riesgo. Luego de tomadas las acciones correctivas se procederán a aplicar los nuevos valores de severidad y probabilidad obtenidos para determinar si estas acciones correctivas son efectivas.
8. Este ejercicio debe repetirse con todos los peligros que se puedan detectar ante una o varias situaciones.
9. Si luego de evaluado el peligro, la AAC determina que el Riesgo no es aceptable el operador o usuario, debe tomar medidas correctivas para su mitigación, de lo contrario la operación analizada debe detenerse o no ser aceptada.
10. Para la evaluación de un análisis de Riesgo se utilizará como referencia el formulario abajo detallado (AAC/DSA/0330)



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo V	
	Página	13 de 22
	Revisión	01
	Fecha	19/09/2017

AUTORIDAD AERONAUTICA CIVIL

DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA

Evaluación de un Análisis de Riesgo

Operador o Usuario:

Fecha:

Departamento:

Inspector AAC

ID de Inspector:

Riesgo Analizado:



Peligro o Amenaza	Análisis de Riesgo		Evaluación del Riesgo y Tolerancia Absoluto		Defensas (acciones correctivas)	Riesgo Residual (RR)		
Causas	S	P	Nivel	Tolerancia		S	P	RR

5.11. DISPONIBILIDAD DE TRANSPORTE TERRESTRE

LA AAC dispondrá de equipos terrestres que permitan en todo momento la movilización de su personal técnico y de inspectores, para que realicen cualquier trabajo que sus actividades así lo requieran.

El personal técnico o inspector que requiera la utilización de un equipo para su movilización solicitará a la asistente administrativa del Director de Seguridad Aérea se le provea el mismo. Una vez concluida la misión oficial, el personal técnico o inspector, hará entrega de las llaves del vehículo y notificará la ubicación del mismo.

De requerirse combustible, la asistente administrativa proporcionará la tarjeta y las instrucciones necesarias para que el funcionario pueda proveer de combustible el vehículo.

Cuando por circunstancias imprevistas los vehículos de la DSA se encuentren fuera de servicio, la asistente administrativa de la DSA coordinará con la Dirección Administrativa de la AAC, la obtención de los vehículos necesarios para que se realicen las tareas requeridas.

5.12. APELACIONES

El recurso de apelación se interpondrá ante el Director de Seguridad Aérea, quien, al recibir el recurso, podrá contar con la asesoría del jefe del departamento correspondiente o área involucrada (Operaciones, Aeronavegabilidad, Licencias o



Gaceta Oficial Digital

Para verificar la autenticidad de una representación **GO6A0E261D36A61**

en el sitio web www.gacetaoficial.gob.pa/validar-gaceta

AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo V	
	Página	14 de 22
	Revisión	01
	Fecha	19/09/2017

el Director de Navegación Aérea) y que no haya dictaminado o conocido sobre el asunto particular en oportunidad anterior.

La apelación será evaluada por una comisión nombrada por un representante del departamento escogido por el Director de Seguridad Aérea, un profesional del ramo designado por el interesado y un abogado de la AAC, estos 2 últimos participarán con voz, pero sin voto. A la sesión de la comisión evaluadora podrán convocarse con voz y voto, especialistas en aquellas áreas relacionadas con el caso en cuestión. Igualmente, el jefe del departamento involucrado de la AAC podrá asistir a las deliberaciones de la comisión evaluadora, con voz, pero sin voto por haber conocido del caso en instancia anterior.

Participarán con derecho a voto:

- El Representante del Departamento relacionado escogido por el Director de Seguridad Aérea.
- El Jefe del departamento relacionado.
- El Director de Seguridad Aérea.

Emitido el dictamen técnico de la comisión y con fundamento en el mismo, el Director de Seguridad Aérea resolverá el recurso mediante acto administrativo motivado, que se notificará al interesado, de manera escrita, poniendo así fin a la apelación.

5.13. EXENCIONES

5.13.1. GENERALIDADES

En el Libro I Definiciones, del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) se prescriben los requisitos que se deben cumplir para solicitar a las disposiciones establecidas en el RACP, así como el objetivo y contenido de las mismas.

5.13.2. Terminología

En el Libro I del RACP se presenta la definición de estos términos que se transcriben a continuación:

a. Exención

Es el privilegio que otorga la autoridad a una persona u organización, liberándola de la obligación legal que tiene para el cumplimiento de una disposición contenida en el RACP, según las circunstancias y con sujeción a los términos, condiciones y limitaciones especificadas en la exención.

Esto implica que una exención es válida únicamente para la persona que lo solicitó y a la cual se le otorgó. Toda exención otorgada debe quedar plasmada en las Especificaciones de Operaciones del Operador y/o Explotador.

Toda exención o desviación será autorizada exclusivamente por el Director General de la AAC.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo V	
	Página	15 de 22
	Revisión	01
	Fecha	19/09/2017

5.13.3. OBJETIVO, CONTENIDO Y PROCEDIMIENTO DE OTORGAMIENTO DE UNA EXENCIÓN

5.13.3.1. Objetivo

La exención es el privilegio que otorga la autoridad a una persona u organización, liberándola de la obligación legal que tiene para el cumplimiento de una disposición contenida en el RACP. Cualquier persona puede solicitar una exención. Esto implica que una exención es válida únicamente para la persona que lo solicitó y a la cual se le otorgó. Toda exención otorgada debe quedar plasmada en las Especificaciones de Operaciones del Operador y/o Explotador.

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

5.13.3.2. Autoridad de Emisión

Como se prescribe en el Libro I del RACP, serán emitidas y aprobadas por el Director General de la Autoridad Aeronáutica Civil.

5.13.3.3. Solicitud

El Libro I prescribe que una petición de exención debe ser presentada, a través de una solicitud, con sesenta (60) días antes de la fecha propuesta para la entrada en vigencia. Si se trata de un Solicitante de un Certificado de Operación, esta solicitud deberá ser presentada durante la Fase III del Proceso de Certificación junto con la presentación de la Solicitud Formal, los Manuales y todos los demás documentos requeridos. En este caso, todo el proceso de análisis será responsabilidad del Jefe del Equipo de Certificación, el cual deberá preparar junto con Asesoría Legal, el proyecto de Resolución del Director General denegando o aceptando la solicitud, una vez que el equipo ha efectuado el análisis correspondiente.

Toda solicitud de exención deberá ser presentada ante el Director General o la Dirección de Seguridad Aérea, siendo esta última de acuerdo a lo prescrito en el Libro I del RACP, quien la evaluará, ya que es la organización especializada dentro de la AAC que puede analizar el impacto sobre la seguridad operacional que pueden producir cualquier exención a las Normas Aeronáuticas establecidas.

La solicitud debe ser presentada junto con el comprobante de pago de la Tasa Aeronáutica correspondiente.

La falta de cualquier información requerida por el RACP o del comprobante de pago que corresponda, será causal de devolución de la solicitud sin ningún tipo de análisis hasta tanto el Solicitante cumpla con estos requisitos de información.

Si la solicitud recibida cumple los requisitos de información requeridos, el Director de Seguridad Aérea definirá el o los Departamentos responsables del análisis de la solicitud.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo V	
	Página	16 de 22
	Revisión	01
	Fecha	19/09/2017

De acuerdo a lo prescrito en el Libro I del RACP, la solicitud de exención deberá contener lo siguiente:

- a. El o los artículos específicos del RACP para los que se busca la exención.
- b. La naturaleza y extensión de la exención requerida.
- c. Una descripción de cada persona, organización o aeronave que estará involucrada por dicha exención.
- d. Cualquier información o argumento que justifique la exención buscada.
- e. Las razones por las cuales el otorgamiento de la exención sería de interés público.
- f. Las acciones que serían llevadas a cabo por quien pide la exención para ofrecer un nivel de seguridad operacional equivalente al que ofrece la norma para la cual se busca la exención; o la razón por la cual el otorgamiento de la exención no afectaría adversamente a la Seguridad Operacional.
- g. El interesado debe presentar un análisis de riesgo tomando en cuenta un Sistema de Gestión Riesgo (SMS), que será evaluado por la AAC.
- h. Cualquier otra información que la AAC pueda requerir.

El Jefe de Departamento involucrado, en conjunto con el POI, PMI, INSPECTOR ANS o inspector asignado por el respectivo departamento involucrado con la exención realizará el respectivo análisis de la propuesta. Si el Inspector no está totalmente familiarizado con la naturaleza de la exención solicitada, deberá requerir la asistencia necesaria de otros Inspectores de Operaciones, de Aeronavegabilidad o de Navegación Aérea.

5.13.3.4. Evaluación o Análisis

La Dirección de Seguridad Aérea debe determinar si el Solicitante va a ofrecer un nivel de Seguridad Operacional equivalente durante la conducción de cualquier operación bajo una exención.

Si del análisis de la solicitud se desprende que se requiere información adicional, esta se debe pedir por escrito, informándole al Solicitante que el plazo de sesenta (60) días podrá extenderse tanto como el Solicitante se demore en proporcionar los nuevos datos solicitados.

Dentro del trámite de solicitudes de exenciones y desviaciones debe remitirse a la Dirección de Organización y Sistemas de Información, los datos relevantes de la solicitud para ser publicados en la página Web de la Autoridad Aeronáutica., de acuerdo a lo prescrito en el Libro I del RACP.

Estos titulares tendrán un plazo de quince (15) días calendario, desde la recepción de los antecedentes remitidos, para presentar oposición fundada a dicha solicitud, estableciendo hechos o argumentos que respalden la oposición.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo V	
	Página	17 de 22
	Revisión	01
	Fecha	19/09/2017

La Dirección de Seguridad Aérea incorporará estos antecedentes al análisis de la exención y deberá hacer mención de ellos en la Resolución de aceptación o rechazo.

5.13.4. DISPOSICIONES COMUNES PARA EL ANÁLISIS DE EXENCIONES

5.13.4.1. Proyecto de Resolución

Una vez que el Inspector designado haya concluido el análisis de la solicitud presentada informará a través de su jefe de Departamento al Director de Seguridad Aérea si corresponde denegar o aceptar la solicitud. La Dirección de Seguridad Aérea preparará el respectivo proyecto de Resolución de Exención en conjunto con Asesoría Legal, para la revisión y aprobación del Director General de la AAC.

La Resolución incluirá:

- a. Nombre del Solicitante.
- b. Las normas objeto de la exención.
- c. Exposición de las razones por las cuales se rechaza. Incluyendo cuando corresponda las oposiciones presentadas por los demás Explotadores.
- d. Vigencia de la Exención o Desviación.
- e. Cualquier otra disposición que la AAC considere necesaria.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo V	
	Página	18 de 22
	Revisión	01
	Fecha	19/09/2017

5.13.4.2. APROBACIÓN O RECHAZO

De acuerdo a lo prescrito en el Libro I del RACP, una vez resuelta la Solicitud, se notificará la Resolución al Solicitante y se remitirá copia a los Departamentos correspondientes de la Dirección de Seguridad Aérea con todos los antecedentes presentados y el con el análisis efectuado, en el archivo de la empresa correspondiente.

La petición de exención podrá ser rechazada por motivos de Seguridad Operacional o de Interés Público, según lo contenido en el Libro I del RACP.

Este rechazo deberá ser informado al Solicitante por escrito.

5.13.4.3. VIGENCIA

La AAC establecerá en cada caso particular el periodo de vigencia de cada Exención concedida o la fecha en que expire la autorización. En ningún caso estas autorizaciones se otorgarán por término indefinido. En todo caso la AAC puede en cualquier momento revocar la autorización de Exención otorgada, de acuerdo a lo prescrito en el Libro I del RACP. Esta revocación deberá ser respaldada por un análisis o demostración de que se está comprometiendo la Seguridad Operacional al permitir seguir operando sin cumplir las disposiciones del RACP.

5.13.4.4. ENMIENDA DE ESPECIFICACIONES DE OPERACIONES.

Cuando el otorgamiento de una exención implica una enmienda a las Especificaciones de Operaciones del Solicitante, dicha exención debe ser incluida en el párrafo de Exenciones de dicho documento, señalando su tiempo de vigencia. Será responsabilidad del PMI o POI o del Jefe del Equipo de Certificación según corresponda, efectuar esta enmienda el mismo día en que entre en vigencia la autorización otorgada por el Director General.

5.13.4.5. RECONSIDERACIÓN

El Libro I del RACP establece que una vez que la AAC, notifique al Solicitante la decisión de su petición, éste podrá presentar un Recurso de Reconsideración contra la decisión tomada por el Director General dentro de los cinco (5) días hábiles posterior a la notificación.

Este Recurso de Reconsideración se evaluará de la misma forma en que se hizo con la solicitud inicial, analizando los nuevos antecedentes presentados.

5.13.4.6. SISTEMA DE REGISTRO Y PUBLICACIÓN DE LAS EXENCIONES

La AAC mantendrá en el archivo de la entidad los registros de todos los antecedentes y decisiones en relación a las exenciones que se otorguen o nieguen, según sea el caso. El archivo conservará los documentos en formato electrónico o físico. El otorgamiento de una exención se realiza por escrito por parte de la AAC, por ser una exención de interés público, esta debe ser publicada en la página web de la AAC, donde se especifican las condiciones y limitaciones aplicables para su



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo V	
	Página	19 de 22
	Revisión	01
	Fecha	19/09/2017

emisión y es válida para un tiempo determinado. Así mismo, la exención debe ser parte de las especificaciones relativas a las operaciones de un explotador de servicios aéreos la cual debe incluirse en la Casilla 19 del formato de las OpSpecs. El solicitante de la exención debe mantener un sistema de registros de las exenciones solicitadas y las que fueron aprobadas, especificando claramente el tiempo de las mismas y su resultado debe hacerse público, por ejemplo, en la publicación de información aeronáutica (AIP). Las exenciones aprobadas también deben ser comunicadas dentro de su organización a través de un procedimiento que debe estar en su MO para los explotadores de servicios aéreos. Esta relación debe ser revisada en períodos calendarios o cuando una exención es incorporada o retirada, a fin de que se encuentre actualizada en todo momento y sea sujeta de las inspecciones de vigilancia de la AAC.

5.14. FORMULARIO GENÉRICO DE VIGILANCIA E INSPECCIÓN

- 5.14.1. Al realizar una actividad laboral, el inspector utilizará el Formulario designado (o Lista de verificación) para registrar la función de trabajo, incluyendo todas las deficiencias y las medidas correctivas tomadas para abordar los hallazgos. El inspector debe asegurarse de que el formulario correspondiente esté completo. Cualquier elemento en el formulario apropiado que no sea aplicable a la tarea de trabajo realizada no se debe dejar en blanco, pero se debe marcar como no aplicable (N/A). Si una tarea de trabajo no tiene un formulario específico para informar el trabajo realizado y las discrepancias notadas, el inspector deberá utilizar el Formulario AAC/DOC/TEC-0303 (FORMULARIO GENÉRICO DE VIGILANCIA E INSPECCIÓN) para informar la actividad de Vigilancia / Inspección.
- 5.14.2. El inspector asignado debe consultar el procedimiento apropiado en el material de orientación MPD OPS / AIR para conocer los elementos clave o el procedimiento necesario para completar las tareas de trabajo. Sin embargo, si un procedimiento no tiene una lista de verificación complementaria, pero las tareas específicas se enumeran en el formulario MPD-OPS / AIR original, el formulario AAC/DOC/TEC-0303 se completará utilizando los elementos clave descritos en el MPD-OPS / AIR pertinente procedimiento. Preferiblemente, el inspector asignado rellena las tareas de trabajo relevantes en el Formulario AAC/DOC/TEC-0303 antes de comenzar sus tareas de trabajo. Esto ayudará al inspector a garantizar que todos los elementos necesarios se cumplan durante la tarea de trabajo. Sin embargo, si la actividad de vigilancia / inspección es improvisada o no se proporciona orientación detallada en el MPD-OPS / AIR, el inspector debe documentar durante o inmediatamente después de la finalización los elementos clave de la tarea de trabajo realizada y el resultado y las deficiencias observadas



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo V	
	Página	20 de 22
	Revisión	01
	Fecha	19/09/2017

- 5.14.3. Al completar el formulario de informe de tarea de trabajo específico o el Formulario AAC/DOC/TEC-0303 (Formulario de informe de vigilancia / inspección genérica), el inspector debe ingresar lo más antes posible a la actividad laboral, los resultados y las deficiencias en el sistema SIAR. El número de archivo SIAR se colocará en el formulario de informe, el formulario de informe se escaneará digitalmente y se adjuntará al archivo SIAR para el informe. Si se informan deficiencias en el formulario, las deficiencias se trasladarán al archivo SIAR y el archivo permanecerá abierto hasta que todas las deficiencias hayan sido corregidas y registradas en el formulario específico o el Formulario AAC/DOC/TEC-0303, según corresponda. Una vez que todas las discrepancias se hayan corregido y las acciones correctivas se hayan registrado correctamente en el formulario correspondiente, el formulario se escaneará digitalmente y se colocará en el archivo SIAR y se cerrará el archivo SIAR. Desde el momento en que se abre el archivo SIAR hasta que se cierra, el archivo debe ser un documento vivo para registrar todas las acciones tomadas para abordar las discrepancias. Esto incluye toda la comunicación digitalmente (por correo electrónico) entre la AAC y el operador para abordar las discrepancias que también deben ser escaneadas y adjuntados al archivo SIAR.
- 5.14.4. El archivo SIAR no se cerrará hasta que todas las discrepancias informadas asociadas con el informe se hayan cerrado satisfactoriamente o la discrepancia se haya elevado a una actividad de aplicación, en cuyo caso el número de archivo de la actividad de aplicación se registrará en el informe SIAR original que se inició la actividad y así el archivo SIAR original se puede cerrar.
- 5.14.5. Formulario AAC/DOC/TEC-0303



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo V	
	Página	21 de 22
	Revisión	01
	Fecha	19/09/2017



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN DE
SEGURIDAD AÉREA

FORMULARIO GENÉRICO DE VIGILANCIA E INSPECCIÓN				
Tipo de Inspección:			Fecha:	
Inspección realizada por:			Lugar:	
Tipo de Aeronave/Instalación:			N° de Cédula:	
Operador/Explotador/Usuario:			Código SIAR:	
Tipo de Explotación (si corresponde):				
LISTA DE VERIFICACIÓN (según se aplica)				
Elemento / Asunto / Tema	¿Satisfactorio?			Observaciones
	Sí	No	n/a	
1.				
2.				
3.				
4.				
5.				
6.				
7.				
8.				
9.				
10.				
11.				
12.				
13.				
14.				
15.				
16.				
17.				
18.				



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo V	
	Página	22 de 22
	Revisión	01
	Fecha	19/09/2017

COMENTARIOS Y OBSERVACIONES (según se aplican)				
VERIFICACIÓN DE LA ACCIÓN CORRECTIVA (según se aplica)				
Discrepancia Encontrada	Fecha Abierta	Acción Correctiva	Fecha Cerrada	Nombre y Firma del Inspector
1.				
2.				
3.				
4.				
5.				
6.				
7.				
8.				
9.				
10.				
Fecha	Nombre del Inspector		Firma del Inspector	



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo VI	
	Página	1 de 20
	Revisión	03
	Fecha	21/08/2024

CAPÍTULO VI - PROGRAMAS DE ENTRENAMIENTO AAC

6.1. GENERAL

- 6.1.1. Las normas internacionales aeronáuticas requieren que una autoridad de aviación civil proporcione a sus inspectores entrenamiento comprensivo para garantizar que su cuerpo de inspectores sea competente.
- 6.1.2. El Programa de entrenamiento de la AAC consta de cuatro componentes: (a) entrenamiento inicial, (b) entrenamiento recurrente, (c) entrenamiento en el trabajo (OJT) y (d) formación continua. Los múltiples elementos del Programa de entrenamiento reflejan el hecho que se ha diseñado el programa no solamente para entrenar a nuevos inspectores sino también ayudar con el desarrollo profesional de los inspectores en todas las etapas de sus carreras.
- 6.1.3. Este capítulo da normas y procedimientos generales para el Programa de Entrenamiento de Inspectores de la AAC, los cuales se adaptarán más en los siguientes capítulos conforme a las funciones y responsabilidades de cada especialidad.

6.2. POLÍTICA DE ENTRENAMIENTO DE INSPECTORES

- 6.2.1. El Director General reconoce que todos los inspectores deben ser debidamente calificados y entrenados para llevar a cabo todas las funciones y tareas necesarias. El Director General garantizará que se proporcione a todos los funcionarios el entrenamiento inicial necesario para llevar a cabo sus funciones, tal como se describe en este Capítulo.
- 6.2.2. El Director General también reconoce que el entrenamiento recurrente es necesario para que los inspectores se mantengan actualizados con los cambios de la industria y de la AAC, y por lo tanto continuar siendo capaces de proporcionar vigilancia adecuada de seguridad. El Director General garantizará que se proporcione tal entrenamiento recurrente, tal como se describe en este Capítulo.
- 6.2.3. Esta política de entrenamiento entrará en vigor inmediatamente y será vigente hasta que se revoque o se modifique.

6.3. PLANES INDIVIDUALES DE ENTRENAMIENTO

- 6.3.1. Para garantizar el entrenamiento apropiado, el Director General impartirá, al coordinador de Entrenamiento, las directrices a seguir para desarrollar y mantener planes individuales de entrenamiento determinados por los Jefes de Departamento y tales planes precisarán el entrenamiento que se dará a cada de sus inspectores durante un periodo de por lo menos 12 meses. El plan de cada inspector será actualizado por sus supervisores como corresponda para hacer ajustes a la programación de los cursos y actividades planeados o para modificar



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo VI	
	Página	2 de 20
	Revisión	03
	Fecha	21/08/2024

la lista de cursos y actividades planeados para satisfacer una necesidad recién identificada.

6.4. PLAN DE ENTRENAMIENTO GENERAL

FIGURA 1-1:



6.4.1. ENTRENAMIENTO INICIAL

- 6.4.1.1. Cada área técnica ofrece su propio curso interno de entrenamiento inicial para cada inspector recién contratado. El propósito de este curso es familiarizar al inspector con la AAC y sus políticas, procedimientos, funciones y responsabilidades del puesto de inspector.
- 6.4.1.2. Se requiere que los inspectores recién contratados completen el curso de entrenamiento inicial dentro del plazo establecido para poder empezar OJT en su puesto asignado correspondiente. La duración del curso es de 80 horas (no incluye OJT)
- 6.4.1.3. El programa, currículo y los módulos de entrenamiento para cada uno de los cursos estarán contenidos en el capítulo que corresponda a cada especialización.

6.4.2. ENTRENAMIENTO RECURRENTE



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo VI	
	Página	3 de 20
	Revisión	03
	Fecha	21/08/2024

- 6.4.2.1. Cada especialidad ofrece su propio curso interno (in house) de entrenamiento recurrente para inspectores que ya tienen conocimiento y experiencia laboral. El propósito del curso de entrenamiento recurrente es mantener a los inspectores al corriente de reglamentos, políticas y procedimientos de manera que se mejore su habilidad de toma de decisiones, desarrollar su madurez para compartir más funciones en cargos superiores y proporcionar conocimiento de normas internacionales.
- 6.4.2.2. Es posible que el contenido del curso de entrenamiento recurrente sea compartido con el del curso de entrenamiento inicial, pero el énfasis de cada uno varía, ya que el curso de entrenamiento inicial aborda más profundamente todos los temas. El curso de entrenamiento recurrente se concentra en los cambios de un año al otro a los reglamentos, textos de orientación además de acontecimientos significantes que han ocurrido en la industria y el ambiente local. La duración del curso es de al menos 40 horas (no incluye OJT).

6.4.3. ENTRENAMIENTO EN EL TRABAJO (OJT)

- 6.4.3.1. OJT da experiencia directa en las tareas del puesto en el contexto laboral en el que el inspector trabaja o trabajará.
- 6.4.3.2. OJT conlleva tres niveles de entrenamiento para cada función técnica laboral. Los tres niveles son: el estudio de materiales de referencia, la observación de la tarea y la realización de la tarea, los cuales se describen más a continuación. El Instructor OJT tiene que validar todos los niveles (I, II y III) de desempeño.
- 6.4.3.2.1. Entrenamiento de nivel I (Conocimiento)
- Entrenamiento de Nivel I se relaciona con el conocimiento asociado con una tarea laboral específica. Aquel conocimiento se encuentra en órdenes, reglas, textos de orientación y normas. Entrenamiento de Nivel I típicamente incluye una revisión de todos los materiales de referencia aplicables a las tareas laborales para las cuales se necesita entrenamiento. Se puede completar entrenamiento de Nivel I a través de entrenamiento en aula u otros métodos de enseñanza.
- 6.4.3.2.2. Entrenamiento de nivel II (Observación de tareas)
- Entrenamiento de Nivel II es la observación de la realización de tareas laborales específicas. Típicamente, este entrenamiento implica que el aprendiz observa o ayuda al instructor OJT a realizar las tareas laborales específicas de las cuales el aprendiz será responsable. Para cumplir con el entrenamiento de Nivel II, se dará un entrenamiento adecuado que ofrece al aprendiz la oportunidad de observar y/o ayudar al aprendiz a realizar la tarea.
- 6.4.3.2.3. Entrenamiento de nivel III (Realización de tareas)



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo VI	
	Página	4 de 20
	Revisión	03
	Fecha	21/08/2024

Entrenamiento de Nivel III requiere la aplicación de conocimiento y habilidades a la realización de tareas laborales específicas. Típicamente el aprendiz realiza la tarea laboral bajo la supervisión de un instructor OJT calificado. El instructor evalúa la realización de la tarea e indica en el plan de entrenamiento OJT del aprendiz cuando se ha logrado el desempeño de Nivel III.

El proceso OJT comienza con la elaboración, por parte del Jefe de Departamento, de un plan OJT para el Inspector recién contratado. El plan OJT se basa en tareas laborales específicas que son parte de su asignación laboral en particular; permite recibir crédito para entrenamiento en aula (como el curso de entrenamiento inicial) o experiencia previa que es equivalente a Nivel I o Nivel II de OJT para una tarea o más; e incluye, cuando sea pertinente, tareas especializadas que los inspectores recién contratados posiblemente tengan que poder desempeñar. OJT forma parte del plan de formación continua del inspector cuando se le asigna a realizar tareas de certificación, vigilancia e investigación para las que previamente no había sido calificado a realizar.

6.4.3.3. Selección del Instructor OJT

En colaboración con los Jefes de Departamento, el coordinador de Entrenamiento debe estimar los requisitos de instructores mientras planifica el programa OJT. Como mínimo, debe haber un instructor para cada especialización laboral representada en la oficina. Como máximo, no más de 25% de todos los inspectores del departamento deben ser instructores.

6.4.3.4. Criterios para instructores OJT

Deben ser calificados en la especialización y las tareas laborales que van a enseñar; Conocimiento, habilidades y experiencia avanzados que correspondan con las necesidades de entrenamiento identificadas además de las habilidades necesarias para apoyar y mejorar entrenamiento y crear un ambiente de aprendizaje; capaz de demostrar una tarea en un orden claro y lógico; conocimiento práctico del inglés oral y escrito; disponibilidad para elaborar el entrenamiento, enseñar e instruir a los aprendices en la realización de las tareas; y habilidad de comunicar información, conceptos y procedimientos técnicos de manera clara, concisa y positiva con una variedad de métodos

6.4.3.4.1. Registros de OJT

Al completar exitosamente el OJT para una función laboral, el instructor OJT le dará el formulario OJT completo y firmado al Jefe de Departamento, quien se lo dará al Coordinador de Entrenamiento para que se incluya en el expediente personal del inspector.

En aquellos casos en que un instructor de OJT evalúe al inspector de manera no satisfactoria, el Jefe de departamento remitirá una nota (memo) al inspector, notificándole el resultado de su evaluación y la decisión tomada por el jefe de departamento, en coordinación con el Director de Seguridad Aérea.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo VI	
	Página	5 de 20
	Revisión	03
	Fecha	21/08/2024

La fase III del ciclo de OJT, es la fase de evaluación de competencia y el instructor solo aprobará una vez esté seguro que el inspector en entrenamiento es plenamente capaz de realizar la tarea de manera autónoma. Una vez que el inspector sea evaluado y aprobado por el instructor de OJT, se considerará calificado y autorizado para realizar esa tarea específica. Esta autorización se registrará en el formulario AAC/DSA/0313b. El mismo deberá ser revisado, autorizado y evaluado por el respectivo jefe de departamento.

6.5. FORMACIÓN CONTINUA

El propósito de formación continua (o entrenamiento especializado) es actualizar el conocimiento y la competencia de los inspectores a la par de normas internacionales y para un funcionamiento eficaz.

La AAC elabora programas de formación continua y de entrenamiento técnico según corresponda con las funciones de un inspector en particular. La duración del entrenamiento es determinada por el curso y la institución que lo ofrece.

6.6. APROBACIÓN DE PROVEEDORES DE ENTRENAMIENTO EXTERNOS

Se puede obtener cursos formales de entrenamiento de centros externos de entrenamiento o de programas relevantes de entrenamiento de fabricantes, sujeto a la aprobación de la AAC basado en el procedimiento descrito aquí.

El coordinador de entrenamiento investigará y recogerá información acerca de proveedores de entrenamiento y cursos externos según las necesidades del Departamento de Seguridad Aérea, tal como especifican los Jefes de cada departamento.

La AAC evalúa la calidad de tal entrenamiento de acuerdo con los siguientes procedimientos:

6.6.1. Solicitud antes del curso

El coordinador de entrenamiento solicitara que el proveedor de entrenamiento externo entregue el programa del curso de entrenamiento para su revisión.

6.6.2. Revisión antes del curso y Aprobación

El Jefe del Departamento evalúa de manera detallada, el contenido y la calidad general de la información de cursos de entrenamiento y se asegurara que cumpla con los requisitos establecidos por la AAC. Después de esta revisión, el Jefe de Departamento determina si el curso de entrenamiento es aceptable o inaceptable. El Jefe de Departamento en cuestión redactará una aprobación formal del curso y entregará este documento al Coordinador de Entrenamiento para que sea incluido en los registros. Los cursos para los jefes de departamento requieren la autorización del Director de Seguridad Aérea.

6.6.3. Evaluación después del curso



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo VI	
	Página	6 de 20
	Revisión	03
	Fecha	21/08/2024

Después de completar un curso de entrenamiento aceptado, cada inspector entregará al Jefe de Departamento lo siguiente:

- 1) El certificado que indica que se ha completado el curso de entrenamiento.
- 2) Un formulario de evaluación del curso que evalúa la calidad del currículo de entrenamiento, tecnología usada en el curso, instalaciones, instructor y cualquier otro tipo de información complementaria (consulte Apéndice B para el formulario de evaluación del curso)

6.6.4. Autorización de examinadores de entrenamiento externos para nuevos tipos de aeronaves

Cuando un operador de servicios aéreos pide que se añada una nueva aeronave a su Certificado de Operador de Servicios Aéreos (AOC), la AAC dispondrá de los recursos disponibles para calificación inicial. En casos de un nuevo tipo de aeronave, es posible que la AAC no tenga inspectores calificados en aquel tipo de aeronave. En tales casos, la AAC implementará el procedimiento siguiente:

- 6.6.4.1. El coordinador de entrenamiento coordinará con otro Estado o centro de entrenamiento externo que disponga de personal debidamente licenciado e inspector/examinador calificado, respectivamente, que puede administrar una prueba práctica a los inspectores de AAC.
- 6.6.4.2. El Jefe de Departamento escoge al inspector/examinador calificado que cumpla con los criterios descritos a continuación para instructores AAC y garantizará que el delegado conozca y sea competente con los requisitos del RACP y las normas de AAC para administrar pruebas prácticas.
- 6.6.4.3. El Director General otorgará una autorización escrita por una única ocasión al inspector/delegado externo calificado para realizar las pruebas prácticas al inspector según los requisitos de la AAC.
- 6.6.4.4. El inspector/examinador delegado calificado que administra la prueba al inspector de la AAC tiene que ser identificado por nombre y poseer las calificaciones necesarias.
- 6.6.4.5. En casos en que un candidato a AOC proponga iniciar operaciones con un tipo de aeronave para el cual la AAC no tiene ningún inspector calificado de operaciones (OPS) ni de aeronavegabilidad (AIR), los Jefes de Departamentos tiene que hacer que los inspectores apropiados estén disponibles para ser entrenados en el nuevo tipo de aeronave. Por lo general, los inspectores recibirán el entrenamiento necesario como participantes del curso de entrenamiento inicial que ofrece al personal del Operador de servicios aéreos.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo VI	
	Página	7 de 20
	Revisión	03
	Fecha	21/08/2024

6.7. SELECCIÓN DE INSTRUCTORES AAC

El entrenamiento ofrecido a los inspectores de la AAC es brindado por personas que específicamente han sido designados como instructores por la AAC. La selección de instructores se basa en los criterios siguientes:

- 1) Estar calificado en la especialidad y las tareas para las cuales han sido autorizados por la AAC.
- 2) Poseer conocimiento, habilidades y experiencia que correspondan con las necesidades identificadas de entrenamiento, junto con las habilidades necesarias para apoyar y mejorar el entrenamiento y así crear un ambiente que promueva el aprendizaje.
- 3) Ser capaz de demostrar una tarea de manera ordenada clara y lógica.
- 4) Poseer habilidad para elaborar, entrenar, e instruir a los estudiantes en la realización de las tareas
- 5) Poseer la habilidad de transmitir información, conceptos y procedimientos técnicos de manera clara, concisa y positiva con una variedad de métodos.
- 6) Preferiblemente debe ser instructor calificado.
- 7) Demostrar profesionalismo

El Director General autorizará de manera escrita al delegado como instructor de la AAC, dejando establecido los cursos para los cuales está autorizado - (p.ej. Curso de entrenamiento inicial para el Inspector de Operaciones, Entrenamiento EFB, Cursos internos de entrenamiento, entrenamiento OJT y entrenamiento externo de tipo de aeronave). Esta autorización será incluida en el expediente individual del inspector junto con la lista de calificaciones de entrenamiento. Esta información reposará en los archivos del Coordinador de Entrenamiento.

6.8. REVISIÓN DEL PROGRAMA DE ENTRENAMIENTO

El Coordinador de Entrenamiento en colaboración con los Jefes de Departamento, revisarán regularmente (por lo menos cada 24 meses) los Programas de Entrenamiento y harán modificaciones para que el entrenamiento de inspectores esté actualizado y vigente.

Los inspectores darán retroalimentación sobre todo el entrenamiento que reciben. Se tomará en consideración sus comentarios para revisar políticas, programas y currículos de cursos.

6.9. EXPEDIENTES Y REGISTROS DE ENTRENAMIENTO

6.9.1. Todo el entrenamiento que el inspector complete será documentado en su expediente individual de entrenamiento, el cual será mantenido por el Coordinador de Entrenamiento.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo VI	
	Página	8 de 20
	Revisión	03
	Fecha	21/08/2024

- 6.9.2. El Coordinador de Entrenamiento debe mantener la documentación de cada curso que los inspectores de la AAC reciban. Este expediente debe incluir: horario del curso, currículo del curso, hojas de asistencia, retroalimentación de los inspectores que participaron del curso.
- 6.9.3. Los inspectores que reciban un curso de entrenamiento interno o externo, recibirán un Certificado de Estudios Realizados, que, al regresar al lugar de trabajo, se entregará al Jefe de Departamento, quien, por su parte, lo remitirá al Coordinador de Entrenamiento para incluirlo en el expediente de entrenamiento del inspector.
- 6.9.4. Las actividades particulares de OJT serán registradas en el formulario de OJT del inspector, y al regresar al lugar de trabajo, se lo entregará al Jefe de Departamento, quien por su parte, lo remitirá al Coordinador de Entrenamiento para incluirlo en el expediente de entrenamiento del inspector.
- 6.9.5. El Coordinador de Entrenamiento establecerá y mantendrá un expediente de entrenamiento para cada inspector, el cual incluirá todos los documentos relevantes y evidencia de las calificaciones apropiadas. Se organizará tal documentación en los expedientes de personal según lo siguiente:

Sección 1 - Documentos de su contratación

- Contrato o Carta de nombramiento
- Descripción de funciones del puesto

Sección 2 - Credenciales

- Identificación de Inspector de AAC

Sección 3 – Calificaciones

- Diploma, Currículo vitae, Licencia, Clasificaciones (como corresponda)

Sección 4 - Entrenamiento Inicial

- Curso de entrenamiento inicial de AAC

Sección 5 - Entrenamiento OJT

- Entrenamiento OJT de AAC

Sección 6 - Formación continúa

- Documentación de formación continúa

Sección 7 - Miscelánea

- Entrenamiento, calificaciones adicionales

Sección 8 - Entrenamiento recurrente

- Curso de entrenamiento recurrente de AAC



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo VI	
	Página	9 de 20
	Revisión	03
	Fecha	21/08/2024

6.10. PLANES DE ENTRENAMIENTO

6.10.1. Plan de desarrollo para el inspector de operaciones

ENTRENAMIENTO INICIAL (A partir de Mes 1 hasta Mes 12)
• Curso de entrenamiento inicial para el Inspector de Operaciones • Entrenamiento en el trabajo (OJT) en tareas abordadas en el curso de entrenamiento inicial ↓ Estatus del Inspector (Plenamente calificado)
ENTRENAMIENTO RECURRENTE (A partir de Mes 13 y repetido en periodos identificados– a continuación)
○ Curso de entrenamiento recurrente para el Inspector de Operaciones (36 meses) ○ Cursos recurrentes de aeronave en tierra y en vuelo (cada 24 meses, con verificación de competencia según corresponda) ○ Entrenamiento en conocimiento de mercancías peligrosas (cada 24 meses)
FORMACIÓN CONTINUA (Cursos que no se repiten, a partir de Mes 1 y de formación constante)
○ Cursos técnicos o de desarrollo, según corresponda con las funciones específicas del inspector particular. Ejemplos de tal entrenamiento incluyen lo siguiente: ○ Entrenamiento inicial de aeronave en vuelo con el tipo específico de aeronave que va a vigilar (según corresponda) ○ Factores humanos ○ Gestión de calidad / Garantía de calidad / Auditoría ○ Entrenamiento para supervisores ○ Aspectos jurídicos de seguridad aeronáutica ○ Sistemas de Gestión de Seguridad (SMS) ○ Entrenamiento en Investigación de Accidentes ○ Preparación y respuesta a accidentes / incidentes ○ Escribir informes técnicos ○ Evaluación de simuladores ○ Nuevas tecnologías ○ Entrenar al instructor ○ Autorizaciones específicas (tales como EDTO, RVSM, RNP/RNAV, LVO, EFB, EBT).

Los inspectores de operaciones que realizan funciones para las que se requiere que estén vigentes y calificados, deberán ser programados para un curso recurrente de actualización de aeronave seguido por una verificación de competencia como mínimo cada dos años. Se puede realizar este entrenamiento en una aeronave o en un simulador aprobado

Cuando un inspector tiene calificación en dos tipos de aeronaves, debe tomar entrenamiento recurrente de actualización en el tipo ‘A’ en un año y el siguiente año



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo VI	
	Página	10 de 20
	Revisión	03
	Fecha	21/08/2024

tomaría un curso de entrenamiento en tipo ‘B’. A partir de allí los requisitos de entrenamiento alternarían entre ‘tipo A’ y ‘tipo B’; etc. No se anticipa que un inspector se mantenga actualizado de esta manera si está calificado en más de dos tipos de aeronaves durante este periodo.

Los Inspectores de Operaciones de la AAC deben recibir su verificación de competencia de otro Inspector de Operaciones de la AAC. Cuando un Inspector de la AAC sea el primer inspector calificado para un nuevo tipo de aeronave introducida por un operador, la verificación de competencia puede ser realizada por un Inspector de Operaciones calificado (o su delegado) de otro país, siempre que el inspector (o delegado) extranjero haya sido autorizado por el Director General a realizar la verificación de competencia al Inspector de la AAC Plan de desarrollo para el inspector de aeronavegabilidad

6.10.2. Plan de desarrollo para el inspector de aeronavegabilidad

ENTRENAMIENTO INICIAL (A partir de Mes 1 hasta Mes 12)
• Curso de entrenamiento inicial para el Inspector de Aeronavegabilidad • Entrenamiento en el trabajo (OJT) en tareas abordadas en el curso de entrenamiento inicial • Entrenamiento inicial de tipo de aeronave con el tipo específico de aeronave que va a vigilar ↓
Estatus del Inspector (Plenamente calificado)
ENTRENAMIENTO RECURRENTE (A partir de Mes 13 y repetido en periodos identificados– a continuación)
○ Curso de entrenamiento recurrente (36 meses) ○ Entrenamiento en conocimiento de mercancías peligrosas (24 meses) ○ Entrenamiento recurrente de familiarización de tipo de aeronave con el tipo de aeronave asignado (cada 60 meses a partir del entrenamiento inicial de tipo de aeronave)
FORMACIÓN CONTINUA (Cursos que no se repiten, a partir de Mes 1 y de formación constante)
Cursos técnicos o de desarrollo, según corresponda con las funciones específicas del inspector particular. Se enumeran ejemplos de tal entrenamiento a continuación: ○ Factores humanos ○ Gestión / Garantía de calidad ○ Entrenamiento para supervisores ○ Aspectos jurídicos de seguridad aeronáutica ○ Sistemas de Gestión de Seguridad ○ Investigación de Accidentes ○ Preparación y respuesta a accidentes / incidentes ○ Como escribir informes técnicos ○ Aviones envejecidos / Prevención de corrosión ○ Pruebas no destructivas / Inspección ○ Confiabilidad ○ Materiales Compuestos



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo VI	
	Página	11 de 20
	Revisión	03
	Fecha	21/08/2024

- Partes sospechosas no aprobadas
 - Nuevas tecnologías
 - Entrenar al instructor

6.10.3. Plan de desarrollo para el inspector de Tripulantes de Cabina

ENTRENAMIENTO INICIAL (Empezando Mes 1 hasta Mes 12)
○ Curso de entrenamiento inicial para inspectores operaciones de tripulantes de cabina ○ Entrenamiento en el trabajo (OJT) en tareas relacionadas con el curso de entrenamiento inicial en seguridad de cabina ↓ Estatus del Inspector (Plenamente calificado)
ENTRENAMIENTO RECURRENTE (A partir de Mes 13 y repetido en periodos identificados– a continuación)
Curso de entrenamiento recurrente para el Inspector operaciones de tripulantes de Cabina (36 meses) Entrenamiento recurrente en tripulantes de Cabina (24 meses)
FORMACIÓN CONTINUA (Cursos que no se repiten, a partir de Mes 1 y de formación constante)
Cursos técnicos o de desarrollo, según corresponda con las funciones específicas del inspector particular. Se enumeran ejemplos de tal entrenamiento a continuación: ○ Factores humanos / Gestión de recursos en cabina (CRM) ○ Gestión de calidad / Auditoría ○ Entrenamiento para supervisores ○ Aspectos jurídicos de seguridad aeronáutica ○ Sistemas de Gestión de Seguridad (SMS) ○ Preparación y respuesta a accidentes / incidentes ○ Investigación de accidentes de cabina de aeronave (SCSI) ○ Entrenamiento de seguridad de la aviación (AVSEC) ○ Taller sobre carga aérea (CICTE) ○ Escribir informes técnicos e informes de incidentes ○ Operaciones de carga ○ Introducción a Salud y Seguridad (HSE) ○ Entrenamiento en nuevas tecnologías ○ Entrenar al instructor



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo VI	
	Página	12 de 20
	Revisión	03
	Fecha	21/08/2024

6.10.4. Plan de desarrollo para el inspector de mercancías peligrosas

ENTRENAMIENTO INICIAL (Empezando Mes 1 hasta Mes 12)
○ Curso de entrenamiento inicial para el Inspector de operaciones de Mercancías Peligrosas ○ Entrenamiento en el trabajo (OJT) en tareas relacionadas con el curso de entrenamiento inicial para el Inspector de Mercancías Peligrosas ↓ Estatus del Inspector (Plenamente calificado)
ENTRENAMIENTO RECURRENTE (A partir de Mes 13 y repetido en periodos identificados– a continuación)
Entrenamiento recurrente para el Inspector de operaciones de mercancía peligrosa (36 meses) Entrenamiento recurrente en mercancías peligrosas (24 meses)
FORMACIÓN CONTINUA (Cursos que no se repiten, a partir de Mes 1 y de formación constante)
Cursos técnicos o de desarrollo, según corresponda con las funciones específicas del inspector particular. Se enumeran ejemplos de tal entrenamiento a continuación: ○ Factores humanos / Gestión de recursos en cabina (CRM) ○ Gestión de calidad / Auditoría ○ Entrenamiento para supervisores ○ Aspectos jurídicos de seguridad aeronáutica ○ Sistemas de Gestión de Seguridad (SMS) ○ Preparación y respuesta a accidentes / incidentes ○ Investigación de accidentes de cabina de aeronave (SCSI) Southern California Safety Institute ○ Entrenamiento de seguridad de la aviación (AVSEC) ○ Taller de interdicción de carga aeronáutica (CICTE) ○ Escribir informes técnicos e informes de incidentes ○ Operaciones de carga ○ Introducción a Salud y Seguridad (HSE) ○ Entrenamiento en nuevas tecnologías ○ Entrenar al instructor

REQUISITOS Y ENTRENAMIENTOS PARA EL INSPECTOR DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

REQUISITOS Y ENTRENAMIENTOS PARA EL INSPECTOR DE MERCANCIAS PELIGROSAS

1.1. Introducción



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo VI	
	Página	13 de 20
	Revisión	03
	Fecha	21/08/2024

Los inspectores de Mercancías Peligrosas tienen que cumplir con las calificaciones y mantenimiento de sus competencias de entrenamiento requeridos para ejercer su cargo.

Cursos para el Inspector de Mercancías Peligrosas

Todos los colaboradores que ocupan una posición de Inspector de Mercancías peligrosas de la AAC son calificados y competentes al proporcionárseles el entrenamiento requerido para realizar sus deberes

Currículo de entrenamiento de los inspectores de Mercancías Peligrosas

CURSO INICIAL PARA INSPECTOR DE MERCANCÍAS PELIGROSAS CONTENIDO	HORAS	
	INICIAL	RECURR EN-TE
1. Introducción a. Historia de la Institución b. Organización Administrativa c. Reglamento Interno	1	0.30
2. Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) a. El convenio de Chicago y sus Anexos b. Publicaciones de OACI 2.1 Introducción a los 14 CFR´s - FAA	3	1.30
3. Ley Nº 21, 22 y 23 de Aviación Civil de Panamá a. Responsabilidades de la AAC y Dirección General c. Infracciones a la Reglamentación d. Delegación de funciones	2	1
4. El Reglamento de Aviación Civil de Panamá a. Estructura de Reglamento b. Listado de Libros que lo componen c. Libros relacionados con el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea. (Libro XVII) d. Proceso de actualización y/o modificación del RACP e. Responsabilidades en este proceso	4	2



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo VI	
	Página	14 de 20
	Revisión	03
	Fecha	21/08/2024

5. Proceso de Certificación de Operadores y/o Explotadores. a. Manuales requeridos b. Calendario de eventos c. Aprobación del manual d. Evaluación, demostración e inspección.	8	4
6. Manual de Procedimiento de OPS y o/Explotadores a. Capítulo I. Generalidades b. Capítulo V – Estructura, organización, funciones c. Capítulo VI – Inspector de OPS, entrenamiento y actualización d. Procedimiento y formularios	8	4
7. Documentos básicos de una aeronave a. Aprobación del programa de entrenamiento b. Interrelación entre OPS/AIR	8	4
6. Programas de Análisis y vigilancia Continua a. Responsabilidad del inspector b. Objetivo del programa c. Responsabilidad de la AAC	2	1
EXAMEN ESCRITO	4	2
Total de horas	40	20
Curso de Investigación de Accidentes	24	12
Curso de Factores Humanos en Aviación a. Conceptos sobre Factores Humanos b. El Error Humano c. Proceso de la Información d. C.R.M.	8	4
Curso de Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS)	24	12
Periodicidad de la recurrencia Cada 30 meses.		

NOMBRE DEL CURSO	TRANSPORTE SIN RIESGO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR VÍA AÉREA (PARA INSPECTOR DE MEP)



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo VI	
	Página	15 de 20
	Revisión	03
	Fecha	21/08/2024

OBJETIVO:	Formar a los Inspectores de Mercancías Peligrosas, para la certificación, manejo y transporte sin riesgo de mercancías peligrosas por vía aérea.	
REQUISITOS:	Aprobación del entrenamiento de los inspectores de la DSA	
DIRIGIDO A:	Personal Técnico de la oficina Mercancías Peligrosas y si aplica para otro personal de Operaciones y Aeronavegabilidad.	
CURSO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS EN LA AVIACIÓN		
1. Conceptos Básicos e Introducción al transporte de mercancías peligrosas por vía aérea 2. Transporte sin riesgo de mercancías peligrosas por vía aérea / 3. Uso del Manual de Mercancías Peligrosas para inspectores de operaciones inicial –DOC.9284-OACI	40 Horas	
1. Curso Básico sobre el transporte de Mercancías Peligrosas - Reglamentación IATA (Uso del Libro IATA)	40 Horas	
1. Curso recurrente de mercancías peligrosas - Periodicidad cada 24 meses.	24 Horas	

Para garantizar una capacitación completa como inspector de Mercancías Peligrosas, se recomienda que el inspector debe también completar exitosamente otros cursos enumerados a continuación dentro de un período de tiempo razonable:

- Seminario o charla de Radioactivo – 2 horas mínimas
- Curso sobre programa de intercambio de datos de inspecciones de seguridad en rampa (IDISR).
- Curso de Auditorías de Sistemas de Calidad en el Sector Aeronáutico



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo VI	
	Página	16 de 20
	Revisión	03
	Fecha	21/08/2024

On-the-Job Training (OJT)

Una programación de entrenamiento en el puesto de trabajo que registra la Oficina de Registro y Control y una Lista de Chequeo han sido desarrolladas para completar el OJT.

Para registro del OJT, se utiliza el Formulario AAC/DSA/0313a Registro de Entrenamiento OJT de Personal de Seguridad Aérea de la AAC

6.10.5. Plan de desarrollo para el inspector de despachador de vuelo

ENTRENAMIENTO INICIAL (Empezando Mes 1 hasta Mes 12)
○ Curso de entrenamiento inicial para el Inspector operaciones de Despachador de vuelo ○ Entrenamiento en el trabajo (OJT) en tareas relacionadas con el curso de entrenamiento inicial para el Inspector de Despachador de vuelo ↓ Estatus del Inspector (Plenamente calificado)
ENTRENAMIENTO RECURRENTE (A partir de Mes 13 y repetido en periodos identificados– a continuación)
Entrenamiento recurrente para el Inspector operaciones de Despachador de vuelo (36 meses) Entrenamiento recurrente en Despachador de vuelo (24 meses)
FORMACIÓN CONTINUA (Cursos que no se repiten, a partir de Mes 1 y de formación constante)
Cursos técnicos o de desarrollo, según corresponda con las funciones específicas del inspector particular. Se enumeran ejemplos de tal entrenamiento a continuación: ○ Factores humanos / Gestión de recursos en cabina (CRM) ○ Gestión de calidad / Auditoría ○ Entrenamiento para supervisores ○ Aspectos jurídicos de seguridad aeronáutica ○ Sistemas de Gestión de Seguridad (SMS) ○ Preparación y respuesta a accidentes / incidentes ○ Investigación de accidentes de cabina de aeronave (SCSI) Southern California Safety Institute ○ Entrenamiento de seguridad de la aviación (AVSEC) ○ Taller de interdicción de carga aeronáutica (CICTE) ○ Escribir informes técnicos e informes de incidentes ○ Operaciones de carga ○ Introducción a Salud y Seguridad (HSE) ○ Entrenamiento en nuevas tecnologías ○ Entrenar al instructor



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo VI	
	Página	17 de 20
	Revisión	03
	Fecha	21/08/2024

6.10.6. Plan de desarrollo para el especialista en licencias al personal aeronáutico

ENTRENAMIENTO INICIAL (Empezando Mes 1 hasta Mes 12)
○ Curso de entrenamiento inicial para el especialista en licencias al personal ○ Entrenamiento en el trabajo (OJT) relacionado con las tareas del curso de entrenamiento inicial para el especialista en licencias al personal. ↓
Estatus del Inspector (Plenamente calificado)
ENTRENAMIENTO RECURRENTE (A partir de Mes 13 y repetido en periodos identificados– a continuación)
Curso de entrenamiento recurrente para el Especialista en Licencias al Personal (36 meses)
FORMACIÓN CONTINUA (Cursos que no se repiten, a partir de Mes 1 y de formación constante)
Cursos técnicos o de desarrollo, según corresponda con las funciones específicas del inspector particular. Se enumeran ejemplos de tal entrenamiento a continuación: ○ Factores humanos ○ Gestión de calidad / Auditoría ○ Entrenamiento para supervisores ○ Aspectos jurídicos de seguridad aeronáutica ○ Sistemas de Gestión de Seguridad (SMS) ○ Entrenamiento en nuevas tecnologías ○ Entrenar al instructor



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo VI	
	Página	18 de 20
	Revisión	03
	Fecha	21/08/2024

APÉNDICE A

REGISTRO DE ENTRENAMIENTO OJT DE PERSONAL DE SEGURIDAD AÉREA DE LA AAC				
1. DATOS PERSONALES				
Apellido_____Nombre: _____				
Cargo:_____Departamento:_____				
2. REGISTRO DE ACTIVIDADES OJT				
Actividad o tema:	Fecha en que se completó cada Nivel			* Nombre y firma del Instructor OJT
	Nivel I (Conocimiento)	Nivel II (Demostración)	Nivel III (Realización)	
3. CERTIFICACIÓN				
(a) *Al firmar en esta columna, certifico que el estudiante ha completado el OJT descrito en ésta página y que es competente para realizar la tarea sin supervisión.				
(b) Certifico que he completado el OJT descrito en esta página con el (los) instructor(es) de OJT calificado(s).				
Firma:_____				

AAC/DSA/0313a
REVISIÓN ORIGINAL 28/12/17



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo VI	
	Página	19 de 20
	Revisión	03
	Fecha	21/08/2024

APÉNDICE B

FORMULARIO DE EVALUACIÓN - ENTRENAMIENTO DE PERSONAL DE AAC					
DATOS PERSONALES					
Nombre:					
Lugar del entrenamiento:					
Nombre del curso:					
Nombre del instructor:					
Fecha en que finalizó el curso					
EVALUACIÓN					
Clasifique las siguientes afirmaciones utilizando la escala a continuación. Señala su clasificación marcando la letra aplicable a la derecha de cada afirmación. Escriba comentarios adicionales en el espacio dado en la página dos. Use el dorso de esta página si necesita más espacio para comentarios y sugerencias.					
A = Completa-mente de acuerdo	B = De acuerdo	C = Ni de acuerdo ni en desacuerdo	D = En desacuerdo	E = Completa-mente en desacuerdo	
1.	Se presentaron claramente los objetivos de cada lección		A	B	C D E
2.	El diseño (organización, ritmo, secuencia, transiciones, retroalimentación) de las lecciones mejoró mi capacidad de alcanzar los objetivos del curso/lección.		A	B	C D E
3.	El contenido de la lección se relacionó directamente con su propósito indicado (objetivos).		A	B	C D E
4.	La información en el material del curso respaldaron los objetivos de lección.		A	B	C D E
5.	El ambiente de aprendizaje era libre de distracciones.		A	B	C D E
6.	El instructor me ayudaba cuando necesitaba ayuda.		A	B	C D E
7.	Las instalaciones apoyaron los objetivos de lección.		A	B	C D E
8.	El curso me ofreció una oportunidad de demostrar mi conocimiento y practicar mis destrezas.		A	B	C D E
9.	Las evaluaciones de desempeño evaluaron realmente mi nivel de conocimientos.		A	B	C D E
10.	Los exámenes reflejaron los materiales de curso.		A	B	C D E
11.	Estoy seguro/a que he alcanzado los objetivos indicados.		A	B	C D E
12.	En general, este entrenamiento fue muy efectivo.		A	B	C D E

AAC/DSA/0313b

REVISIÓN ORIGINAL 28/12/16



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo VI	
	Página	20 de 20
	Revisión	03
	Fecha	21/08/2024

Formulario de Evaluación del Entrenamiento (cont.)

COMENTARIOS Si respondió “En desacuerdo” o “Completamente en desacuerdo”, por favor explique por qué. Evaluación general del curso. Describa la efectividad de los instructores. Por favor anote cualquier otra sugerencia que tenga para mejorar el curso:
AAC/DSA/0313b REVISIÓN ORIGINAL 28/12/16



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo VII	
	Página	1 de 13
	Revisión	09
	Fecha	31/01/2022

CAPÍTULO VII - RESOLUCIÓN DE LOS TEMAS DE SEGURIDAD Y ACCIONES DE CUMPLIMIENTO

7.1. PROPÓSITO

7.1.1. Esta sección tiene como objeto especificar la metodología por la cual la AAC abordará los temas de seguridad que se identifiquen durante las operaciones normales o la vigilancia de los titulares de certificados nacionales y explotadores extranjeros. Todos los temas de seguridad identificados e incumplimientos regulatorios deberán resolverse conforme a este capítulo y los procedimientos aplicables de la AAC.

7.2. POLÍTICAS

- 7.2.1. El proceso que se detalla en esta sección es el método principal que usará la AAC en la resolución de los temas de seguridad de las actividades de vigilancia. Esto no excluye aplicación paralela de acciones punitivas como multas, suspensión y/o cancelación de certificados o aprobaciones y sanciones a su personal dependiendo de las circunstancias mitigantes o agravantes que ocasionaron que el tema de seguridad existiera.
- 7.2.2. Al concluir una actividad de vigilancia, los Inspectores generalmente deberían realizar una reunión informativa con el encargado designado por los titulares de certificados con respecto a los resultados de la inspección. Cuando sea apropiado al tipo de inspección realizada, la información deberá incluir un resumen de las áreas inspeccionadas y los hallazgos del Inspector con respecto al estatus de cada área. También durante el informe deben incluirse los comentarios con respecto a las personas, artículos, o áreas que resultaron satisfactorios o exceden los estándares.
- 7.2.3. Puesto que no todos los temas de seguridad son de igual gravedad, la política de la AAC sobre la resolución de los temas de seguridad identificados es asignar un plazo para la implementación de acciones correctivas, que sea inversamente proporcional a la gravedad del tema de seguridad. Es decir, que los asuntos más serios tienen que ser resueltos inmediatamente (p. ej. antes de que se realice el siguiente vuelo), mientras que los asuntos menos serios pueden darse hasta sesenta (60) días para resolverse. Las mejoras de sistema para corregir las causas raíces de las deficiencias de seguridad identificadas pueden darse hasta noventa (90) días para implementarse, siempre y cuando las acciones correctivas en el corto plazo sean implementadas para resolver el tema de seguridad identificado.
- 7.2.4. Algunas no conformidades son accidentales y/o casos aislados, mientras otros son intencionales y/o casos repetitivos. La política de la AAC para la resolución de temas de seguridad es ser intolerante con las no conformidades repetitivas e intencionales. Se exigirán acciones correctivas a corto plazo para



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo VII	
	Página	2 de 13
	Revisión	09
	Fecha	31/01/2022

su resolución. Por el contrario, las no-conformidades causadas accidentalmente y las que son casos aislados, pueden ser permitidas para su solución, acciones correctivas en un plazo más prolongado siempre y cuando se establezca que la afectación a la seguridad es menor.

7.3. ACTIVIDADES POST INSPECCIÓN

7.3.1. Determinar las No conformidades SISTEMICAS.

- a. El equipo de vigilancia analizará todas las observaciones y no conformidades.
- b. El propósito de este análisis es determinar si hay no conformidades que impliquen incumplimiento y, si los hay, determinar y entender la extensión y naturaleza de los hallazgos. Este análisis permitirá que el equipo de vigilancia clasifique los incumplimientos por requisitos regulatorios u otros y llevarlos a nivel de sistema. Se proporciona en las subsecciones a continuación un esquema para desarrollar este análisis.

7.3.2. Determinar el número de incumplimientos observados.

- a. El equipo de vigilancia revisará sistemáticamente las observaciones hechas para todas las áreas mediante tareas de muestreo de acuerdo al plan de inspección (lista de verificación). Esto permitirá que el equipo de vigilancia vea cuáles requerimientos o estándares no fueron cumplidos por el titular del certificado y también revelarán el requisito regulatorio contra el cual podría haber un incumplimiento.
- b. Si la actividad de vigilancia no revela no conformidades, proceda al párrafo 7.3.4;
- c. No hay ningún mínimo o máximo de no – conformidades para una actividad de vigilancia, lo importante es que las no-conformidades:
 - i. Sean a nivel de sistemas y que las observaciones usadas como ejemplos sean vinculados a los requisitos regulatorios aplicables (preferiblemente no conformidades que se consideren infracciones) y sean respaldadas con evidencias;
 - ii. Proporcionen información suficiente para que los titulares de certificados puedan entender claramente la naturaleza del fallo sistémico que resultó en la no conformidad y sus incumplimientos asociados y desarrollar un Plan de Acción Correctiva (PAC) adecuado.
 - iii. Los planes acciones correctivas deben estar enfocado no solo a corregir la no conformidad, sino a corregir las causas raíces del fallo sistémico;
- d. El responsable de la vigilancia efectuada sea el Jefe de Departamento y/o PMI o POI, se asegurarán que las no conformidades se presenten al titular



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo VII	
	Página	3 de 13
	Revisión	09
	Fecha	31/01/2022

del certificado de manera que satisfagan los principios mencionados anteriormente.

7.3.3. Considerar los sistemas del titular del certificado

- a. El equipo de vigilancia considerará las no-conformidades agrupadas en base a los sistemas del titular del certificado.
- b. Los temas a considerar al agrupar las no conformidades en base a los sistemas de los titulares de certificados, operador/explotador o propietario según corresponda son:
 - i. ¿Qué sistema de la organización, o sección del mismo, dio lugar al incumplimiento y por qué?
 - ii. ¿Cómo ocurrió el incumplimiento?
 - iii. ¿Cuál es la extensión del fallo del sistema (es decir, el número de incumplimientos dentro de un período de tiempo determinado)?
 - iv. ¿Cuál es la gravedad de los incumplimientos (es decir, el impacto en la seguridad operacional)?

7.3.4. Considerar el historial del titular del certificado

- a. El equipo de vigilancia considerará el historial de seguridad, cumplimiento y vigilancia del titular del certificado (como se identificaron durante la preparación previa a la inspección). El propósito de esto es colocar las no conformidades y revisión de sistemas, en el contexto del titular del certificado.
- b. Los temas a considerar, cuando se revisa el historial del titular del certificado son:
 - i. ¿Ha ocurrido cualquiera de los incumplimientos identificados anteriormente?
 - ii. ¿Actividades de vigilancias pasadas, han revelado incumplimientos similares anteriormente?
 - iii. ¿Evidencia el historial del titular del certificado alguna debilidad en cualquiera de los sistemas identificados en el párrafo 7.3.3?
 - iv. ¿Alguno de los incumplimientos identificados ha causado la aplicación punitiva en el pasado?

7.3.5. Determinación de la aplicabilidad.

- a. Las regulaciones deberán ser analizadas cuidadosamente para determinar su aplicabilidad. Algunas regulaciones no pueden ser aplicadas ya sea porque confieren autoridad o responsabilidad, o porque son definitivas o explicativas por naturaleza. Para poder aplicarse, la regulación deberá contener lenguaje obligatorio o prohibitorio que específicamente aborde el tema de incumplimiento.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo VII	
	Página	4 de 13
	Revisión	09
	Fecha	31/01/2022

- i. Regulaciones restrictivas son regulaciones que categóricamente declaran que algo “debe” ser hecho u obedecido. Estas regulaciones pueden y deberán aplicarse. Regulaciones restrictivas deberán contener los siguientes tipos de lenguaje:
 - “Cada titular del certificado deberá” u otras frases con “deber” porque son obligatorios;
 - “Ninguna persona puede” o “Una persona no puede,” porque son prohibitorio;
 - ii. Regulaciones permisivas son regulaciones que no declaran qué es lo que se deberá hacer u obedecer. El Inspector puede alentar el uso de estas regulaciones, pero no puede forzarlas. Note que cuando se usa solo, “poder” no es ejecutable porque es permisivo y se usa para establecer autoridad o permiso del estado.
- b. Hay seis tipos de regulaciones en general. Prohibitivo y obligatorio, como se mencionó anteriormente, son fácilmente discernibles. Sin embargo, otras requieren un análisis más profundo, tales como las siguientes y sus frases asociadas:
- i. Regulaciones que contienen lenguaje prohibitivo condicional, tales como “ninguna persona puede, excepto” o “ninguna persona puede, a menos que” pueden ser aplicadas solo en casos no considerados en las excepciones detalladas dentro de esa regulación;
 - ii. Regulaciones que contienen fraseología obligatoria condicional, tales como “cada persona debe, excepto”, “sin embargo,” o “a menos que,” solo son aplicadas en casos no considerados en las excepciones detalladas dentro de esa regulación;
 - iii. Regulaciones que confieren autoridad o responsabilidad, tales como “el dueño de la aeronave es responsable,” se usan para determinar la asignación de responsabilidad y no pueden ser violadas;
 - iv. Regulaciones que definen o explican, tales como “esta articulo o libro ordena” o “cada uno de los siguientes requiere” se utilizan para determinar la aplicabilidad regulatoria y a pesar de parecer obligatorios, no son obligatorios ni prohibitivos.

7.3.6. Leer y Analizar una Regulación

- a. Los inspectores deben tener la capacidad de desglosar y analizar una regulación en relación a un presunto incumplimiento, para determinar con certeza si no se ha cumplido con la misma. Es importante tomar en consideración lo siguiente, antes de antes de citar un artículo de la regulación:
 - i. ¿A quién le aplica la regulación?



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo VII	
	Página	5 de 13
	Revisión	09
	Fecha	31/01/2022

- ii. ¿Qué dice en su totalidad? (Es decir, oraciones o frases no se pueden interpretar fuera de su contexto).
 - iii. ¿Dónde tiene que ser cumplido?
 - iv. ¿Cuándo tiene que ser realizado?
 - v. ¿Cómo se aplica en este caso?
 - vi. ¿Hay alguna condición especial?
 - vii. ¿Hay excepciones o exclusiones?
 - viii. ¿Se aplica esta regulación de manera clara?
 - ix. ¿Se necesita alguna otra regulación como soporte?
- b. Elementos de regulaciones que deben probarse
- i. Todas las regulaciones tienen elementos específicos o palabras que expresan información o elementos importantes que deben ser probados para demostrar incumplimiento.
 - ii. Los inspectores deberán identificar los elementos de una regulación y poder determinar QUÉ, DÓNDE, CUÁNDO, POR QUÉ, CÓMO, y QUIÉN antes de señalar con certeza que hay un incumplimiento:
 - Persona – ¿Quién era el piloto al mando o la persona encargada?
 - Operación / realización (Mantenimiento) - ¿Qué, dónde, cuándo, y cómo la persona operó o realizó la tarea?
 - Aeronave - ¿De qué tipo, marca, modelo, y matricula era la aeronave?
 - ¿Se realizó u operó de manera descuidada o imprudente? ¿Cuál fue? ¿Cómo fue descuidada o imprudente?
 - Poner en Riesgo - ¿Cuál fue el riesgo? ¿Cómo puso se puso en riesgo? ¿Por qué se constituye un riesgo? ¿Quién fue puesto en riesgo? ¿Fue real, potencial, o inherente?
 - Riesgo a la persona o la propiedad - ¿De quién y qué?
 - Si aplica - ¿Quién además del principal involucrado?
- c. Aplicación de otros documentos citados.
- i. Ocasionalmente, se incorporan documentos además de las regulaciones como referencia debido al alcance y detalle involucrado en determinadas investigaciones. Para efectos legales las violaciones son con respecto a las regulaciones y no los documentos de referencia. Por ejemplo:
 - Algunas regulaciones se refieren a, o requieren el uso de manuales, Boletines de Servicio, Directivas de Aeronavegabilidad, etc. Aunque



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo VII	
	Página	6 de 13
	Revisión	09
	Fecha	31/01/2022

se requiere el uso de estos de estos documentos, la violación es a la regulación que requiere su uso, y no el documento citado.

- Los documentos citados en este tipo de situación se convierten en elementos principales de prueba y deben ser citados en la documentación de sustento a la investigación.

d. Alcance de la Regulación.

- Una acción de aplicación de cumplimiento solo se puede ejecutar, basándose estrictamente en lo requerido por la Regulación y no en alguna interpretación o practica que puede dar alguna flexibilidad a lo establecido en la regulación.

7.4. RESOLUCIÓN DE TEMAS DE SEGURIDAD

7.4.1. RESOLUCIÓN DE TEMAS DE SEGURIDAD

Las no conformidades se clasificarán de la siguiente manera:

- **Nivel 1:** es algo que no afecta el cumplimiento con las regulaciones o la seguridad de vuelo, pero que sí requiera acción correctiva.
- **Nivel 2:** es una no conformidad con las regulaciones, que pudiera bajar el estándar de seguridad y que requiera acción correctiva dentro de un plazo de tiempo razonable.
- **Nivel 3:** es una no conformidad que impacte en la seguridad del vuelo y que requiera acción correctiva inmediata a fin de continuar las operaciones.

7.4.1.1. Una no conformidad de nivel 3 será reportada siempre que algún incumplimiento significativo con los requisitos aplicables de las regulaciones, con los procedimientos y manuales del titular del certificado o con las condiciones de una aprobación o certificado se detecte y baja seguridad o arriesga con gravedad la seguridad del vuelo.

Cuando una no conformidad sea detectada durante cualquiera actividad ajena a la vigilancias o inspecciones incluyendo los operadores extranjeros, los inspectores deben, aunque se requiera alguna otra acción por las regulaciones, tomar acciones inmediatas, comunicar la no conformidad al titular del certificado por escrito y pedir acción correctiva para arreglar el/las no conformidades identificadas. Donde corresponda, la AAC debe informarle al Estado de matrícula de la aeronave.

Ejemplos de no conformidades de nivel 3 son:

1. Negar el acceso a las instalaciones de un titular del certificado a la AAC, durante horas normales de operación. O tras haber sido solicitado dos veces por escrito;



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo VII	
	Página	7 de 13
	Revisión	09
	Fecha	31/01/2022

- 2. Presentar documentación o evidencia falsificada para la obtención o renovación del certificado;
 - 3. Evidencia de negligencia profesional o el uso fraudulento del certificado;
 - 4. La falta de un administrador responsable o de cualquiera de las personas directamente a cargo de las operaciones según lo establecido en las Regulaciones.
 - 5. Realizar mantenimientos en base a procedimientos o data técnica no aprobada o aceptada, lo que resulta en una condición no aeronavegable.
- 7.4.1.2. Una no conformidad de nivel 2 será reportada siempre que algún incumplimiento con los requisitos aplicables de las regulaciones, con los procedimientos y manuales del titular del certificado o con las condiciones de una aprobación o certificado se detecte y pueda bajar la seguridad o arriesgar la seguridad del vuelo.

Cuando una no conformidad sea detectada durante cualquiera actividad ajena a la vigilancias o inspecciones incluyendo los operadores extranjeros, los inspectores deben, aunque se requiera alguna otra acción por las regulaciones, reportar la no conformidad al inspector principal (PMI /POI) o comunicar la no conformidad al titular del certificado si se trata de un operador extranjero por escrito. Donde corresponda, la AAC debe informarle al Estado de matrícula de la aeronave.

El nivel de incumplimiento indicará la prioridad de acción requerida por el titular del certificado:

- 7.4.1.3. En el caso de las no conformidades de Nivel 3, el inspector, debe tomar acción inmediata, para revocar, limitar o suspender por completo o en parte el certificado. Esto dependerá del alcance de la no conformidad de nivel 3. El certificado permanecerá suspendido, revocado o limitado hasta que una acción correctiva aceptable para la AAC sea implementada, (por ej. aeronave en tierra).
- 7.4.1.4. En el caso de las no conformidades de Nivel 2, el operador o explotador debe proporcionarle a la AAC un plan de acción correctiva en un término no mayor a 15 días. La implementación de todas las acciones correctivas debe realizase en un término no mayor a 90 días. Dependiendo del tipo y gravedad de la no conformidad, el inspector podrá establecer un periodo de acción correctiva adecuado que puede ser más breve que los lineamientos anteriores.

Si la gravedad de la no conformidad lo permite, una vez terminado el periodo otorgado de 90 días, el inspector puede extender el término para la implementación de las acciones correctiva si considera que el nuevo plan de acción correctiva presentado por el operador es satisfactorio. Esta extensión podrá ser otorgada solo una vez y no deberá ser mayor a 30 días.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo VII	
	Página	8 de 13
	Revisión	09
	Fecha	31/01/2022

7.4.1.5. En el caso de las no conformidades de Nivel 1, el operador o explotador debe proporcionar a la AAC un plan de acción correctiva en un término no mayor de 30 días. El inspector establecerá un periodo adecuado para la implementación de las acciones correctiva.

7.4.1.6. Para una no conformidad de nivel 3, dependiendo de la naturaleza de la misma, puede ser necesario que el inspector se asegure que el entrenamiento adicional requerido se lleve a cabo antes de que se reanude la actividad relacionada con la no conformidad.

Los inspectores le notificarán al titular del certificado, por escrito, de cualquier deficiencia descubierta durante la inspección.

La notificación de las no conformidades debe contener como mínimo la siguiente información:

- 1. Detalle de la inspección (fecha, donde se realizó la inspección, motivo de la Inspección, etc.)
- 2. Descripción específica del lugar de la no conformidad;
- 3. Requerimiento del no cumplimiento (en que no cumple y referencia)
- 4. Nivel de severidad de cada no conformidad.
- 5. Tiempo de la acción correctiva. (los tiempos de la acción correctiva podrán definirse de acuerdo al nivel de severidad de la no conformidad)

7.4.1.7. El titular de un certificado, al recibir la notificación de las no conformidades, deberá:

- 1. Identificar la causa raíz de la no conformidad;
- 2. Definir un plan de acción correctiva/ preventiva
- 3. Implementar las acciones correctivas y preventivas a satisfacción de la AAC, dentro del término acordado con la AAC.

7.4.1.8. El inspector asignado debe evaluar el plan de acción correctiva/preventiva y su implementación. Si considera que las medidas tomadas corrigen las no conformidades, se aceptan, se le notifica al operador por escrito y se cierran las mismas en el sistema.

7.4.1.9. En el caso de que un titular de certificado no logra entregar un plan de acción correctiva/preventiva aceptable o implementar las acciones correctivas en los términos acordados con el inspector, la no conformidad deberá elevarse a nivel 3 y se tomará acción como se establece para no conformidad de nivel 3.

7.4.1.10. Los inspectores deberán registrar en el Sistema y en los formatos correspondientes, todas las no conformidades que se hayan detectado, todas las acciones correctivas y la fecha de cierre.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo VII	
	Página	9 de 13
	Revisión	09
	Fecha	31/01/2022

7.5. PETICION DE RECONSIDERACIÓN DEL REPORTE DE UN TEMA DE SEGURIDAD

- 7.5.1. El titular del Certificado puede solicitar reconsiderar la acción de cumplimiento de una no conformidad de un tema de seguridad al Director General de la AAC. Esta petición debe incluir las razones por las que el titular del certificado no corrigió adecuadamente el tema de seguridad. Una acción de este tipo solo tendrá efecto de suspender la acción de cumplimiento si el Director General así lo declarase por escrito.
- 7.5.2. La preparación del informe de inspección y el seguimiento y cierre de todas las no conformidades identificadas son las acciones finales que deben tomar los inspectores para concluir una investigación. Se deben archivar todos los informes sobre las inspecciones específicas, todos los registros de no conformidades y acciones de cumplimiento en el expediente del titular del certificado.

7.6. ARCHIVOS

- 7.6.1. La Comunicación de no conformidades al operador/explotador. El inspector asignado es responsable de comunicar los hallazgos al operador/explotador o propietario de la aeronave. La comunicación se hace por escrito al Gerente de Calidad y/o al Gerente Responsable de la organización. Se le exige al operador/explotador o propietario que implemente las acciones correctivas dentro de los términos acordados.
- 7.6.2. Actualizar la Base de Datos de SIAR. Los Inspectores de Aeronavegabilidad y Operaciones ingresarán todos los hallazgos en el Sistema SIAR a través de la red de computadoras de la AAC. El Inspector debe completar todos los datos en el SIAR después de cumplir la inspección, y adjuntar todas las evidencias y formularios en el sistema SIAR según las instrucciones correspondientes.
- 7.6.3. Archivo de vigilancia del operador/explotador. Es importante que los archivos de vigilancia del operador/explotador se actualicen con toda la documentación requerida colocada en las secciones apropiadas.

7.7. ACCIONES DE EMERGENCIA

7.7.1. ACCIONES DE EMERGENCIA NECESARIAS PARA LA RESOLUCIÓN DE UN TEMA DE SEGURIDAD

Es posible que un inspector de la AAC detecte un tema de seguridad o irregularidad que requiera acción inmediata para resolver una situación potencialmente insegura.

Un inspector debe tener evidencia sólida de una situación insegura para proceder a poner una aeronave en tierra, según el procedimiento establecido. Esta acción no debe tomarse a menos que esté claro para el inspector que, si se opera en esta



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo VII	
	Página	10 de 13
	Revisión	09
	Fecha	31/01/2022

condición, la aeronave estaría sujeta a una alta probabilidad de un accidente/incidente que causaría heridas/daño a personas o propiedad.

Los lineamientos y procedimientos de cómo poner aeronave en tierra se encuentran en las disposiciones del RACP, así como también en el MPDOPS y el MPDAIR.

7.8. SUSPENSIÓN DEL CERTIFICADO

- 7.8.1. Hay varias situaciones que podrían resultar en la suspensión de un certificado. La razón principal es un patrón de incumplimientos y temas de seguridad que demuestran que el titular del certificado no está asegurándose de que sus operaciones se realicen de manera segura según los estándares de certificación.
- 7.8.2. Para proceder a la suspensión de un certificado, el Inspector debe notificar e informar en detalle al Director de Seguridad Aérea y al Departamento Jurídico, por medio de un reporte de acción de cumplimiento. Si el Director de Seguridad Aérea considera que hay una alta probabilidad de impacto adverso en la seguridad operacional o publica; Él, junto con el Director General, pueden emitir una Orden de Suspensión. El titular del Certificado estará obligado a cesar inmediatamente las operaciones de transporte aéreo comercial.

7.9. SUSPENSIÓN DE EMERGENCIA DEL CERTIFICADO

- 7.9.1. Hay veces en que es necesario para la seguridad operacional y/o pública, que un titular del Certificado sea obligado a suspender sus operaciones inmediatamente hasta que se complete la revisión adicional de la situación. Este tipo de suspensión podría dirigirse a aeronaves específicas o a miembros del personal. Por ejemplo: una aeronave que no esté en cumplimiento con las Directrices de Aeronavegabilidad, o un piloto que esté bajo la influencia de sustancias prohibidas. Este tipo de suspensión también podría abarcar el alcance entero de las operaciones del titular del Certificado, como en situaciones en que la AAC tiene razones para dudar de la aeronavegabilidad de una porción significativa a la flota o de las verificaciones de competencia de los pilotos.
- 7.9.2. Si el Director de Seguridad Aérea considera que hay una probabilidad inmediata de un efecto adverso a la seguridad operacional y/o pública, se emitirá la orden de suspensión con efecto inmediato al recibirse. En tal situación, el titular del Certificado se verá obligado a suspender las operaciones del transporte aéreo comercial hasta que se resuelva la situación.

7.10. REVOCACIÓN (CANCELACIÓN) DEL CERTIFICADO

- 7.10.1. La AAC luego de una revisión exhaustiva de la evidencia, podría descubrir circunstancias agravantes que requerirán la revocación del



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo VII	
	Página	11 de 13
	Revisión	09
	Fecha	31/01/2022

certificado, en el interés de la seguridad pública. En esta situación, el Director General de la AAC emitirá una orden de revocación. (CANCELACIÓN)

7.11. NECESIDAD DE RE-EXAMINACIÓN/ REVISIÓN/RECERTIFICACIÓN

- 7.11.1. Podría ser necesaria una reexaminación si el inspector determina qué:

a. Un piloto/técnico ya no cumple con los requisitos mínimos de conocimiento o pericia considerados para la expedición de los privilegios del certificado en cuestión.

b. Una aeronave ya no satisface los estándares de aeronavegabilidad mínimos considerados para la expedición de los privilegios (AUTORIZACIONES/HABILITACIONES) del certificado en cuestión.
- 7.11.2. Expedición de una Carta de notificación. Se notificará al personal u operador de la aeronave por medio de una carta, la necesidad de reexaminación/revisión/recertificación y las razones por ello. Esta carta específicamente solicitará, en el caso de la competencia del aviador/técnico, que el personal no ejerza los privilegios mencionados hasta que se efectúe una reexaminación exitosa. En el caso de los estándares de aeronavegabilidad de una aeronave, la carta requerirá que no se opere la aeronave con los privilegios mencionados hasta que se haya realizado una recertificación con éxito.
- 7.11.3. Realización la Reexaminación. La reexaminación podrá ser realizada por el personal de la AAC o por una persona calificada delegada para actuar en nombre de la AAC. La ubicación donde tendrá lugar la reexaminación será decidida por la AAC.
- 7.11.4. Notificación de reexaminación/revisión/recertificación no exitosa al Departamento Jurídico de la AAC. De no ser satisfactoria la reexaminación/revisión/recertificación, y si el piloto, técnico o aeronave aún no satisfacen los estándares considerados para expedir los privilegios del certificado, el Director de Seguridad remitirá recomendaciones al Departamento Jurídico para tome una acción.
- 7.11.5. En caso de que el piloto, técnico o aeronave no se presenten para la reexaminación/revisión/recertificación en el periodo especificado en la carta de notificación, el Director de Seguridad Aérea enviara una solicitud de suspensión o revocación del Certificado al Departamento Jurídico para que se tome una acción.

7.12. MEDIDAS DE CUMPLIMIENTO

7.12.1. ACCIONES DE APLICACIÓN

La detección de una posible violación de los reglamentos puede resultar de actividades de inspección, vigilancia, información del público u otras fuentes. La AAC debe tomar acción al detectar una violación, o al enterarse de que exista la



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo VII	
	Página	12 de 13
	Revisión	09
	Fecha	31/01/2022

misma. El inspector debe tomar acciones en relación a su área de especialidad, sin esperar instrucciones adicionales de los superiores, sujeto a la delegación de la autoridad. También es necesario que todos los inspectores de la AAC mantengan informados a la Dirección/departamento apropiado en caso que las regulaciones aplicables se hayan violado o no se hayan obedecido. Un inspector tiene que por lo menos llevar a cabo el proceso inicial de investigación de violaciones y remitirlo sin demora al Director de Seguridad Aérea, junto con toda la evidencia que sustente la acusación de violación. Aun cuando el asunto no requiera acción adicional, como en el caso de un reporte oral, el reporte del proceso inicial de violación le ayuda al director interesado a dar forma al programa de vigilancia/resolución de temas de seguridad.

- 7.12.2. Para los infractores que no cumplan con los plazos establecidos o que no lleven a cabo acciones correctivas para resolver el problema de seguridad identificado, la AAC deberá tomar acciones de cumplimiento. Estas acciones pueden implicar la suspensión o revocación del certificado, habilitaciones, autorizaciones especiales u otros privilegios. La AAC también podrá tomar medidas punitivas para disuadir futuras infracciones.
- 7.12.3. En el archivo del titular del certificado se retendrán los registros que describan las acciones correctivas tomadas por el titular del certificado y la aceptación final por AAC. En los casos en que se hayan adoptado medidas contra el certificado, se conservarán también en el archivo los documentos y la correspondencia pertinentes.
- 7.12.4. También se adoptarán medidas punitivas en los casos en que los inspectores no puedan actuar sobre la licencia, el certificado o la certificación. El tipo de medida punitiva dependerá de la ley aplicable y puede incluir, por ejemplo, el pago de una multa o la prohibición de ejercer.

7.13. REPORTE DE UN PROCESO INICIAL DE VIOLACION

- 7.13.1. En todos los casos en que un Inspector detecta una violación o en que se recibe información sobre una posible infracción, la información sobre el incidente deberá ser recopilada hasta donde sea posible. Esto es necesario para preservar evidencia perecedera y proveer información suficiente sobre la violación para permitir una investigación completa y comprensiva. El proceso inicial de violación simplemente provee respuestas a las preguntas: QUIÉN, DÓNDE, CUÁNDO, QUÉ, POR QUÉ, y CÓMO. Se requiere que la información sea registrada y enviada al Jefe del Departamento correspondiente o al Director de Seguridad Aérea lo antes posible incluyendo cualquier nota o evidencia como fotos, registros, grabación, etc. La decisión de concluir el incidente con una reunión o asesoramiento al operador, o referir el asunto para una investigación detallada queda enteramente a la discreción del Jefe de Departamento correspondiente en conjunto con el Director de Seguridad Aérea.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo VII	
	Página	13 de 13
	Revisión	09
	Fecha	31/01/2022

- 7.13.2. Si se considera menor la violación, el Inspector puede optar por asesoramiento. Si la infracción es grave, el Inspector le referirá el incidente sin demora al Jefe del Departamento o el Director de Seguridad Aérea para acción de cumplimiento. El Jefe de Departamento entonces determinará si una investigación exhaustiva será realizada o no.
- 7.13.3. Al detectar una violación, si así lo amerita; la Dirección de Seguridad Aérea enviará el reporte al Departamento Jurídico de la AAC quien, a su vez, asignará a un investigador al caso. Tanto el inspector que hizo el informe como el investigador asignado seguirán coordinando su trabajo como sea necesario hasta la conclusión del caso.

7.14. INSPECTORES QUE VUELAN EN CALIDAD DE PASAJEROS

- 7.14.1. Siempre que vuelen en calidad de pasajeros en una aerolínea ya sea en servicio o no, los inspectores que detecten una infracción que, en su opinión, deberá llevarse a la atención de la tripulación de vuelo (p. ej. una omisión grave de las Reglas y Regulaciones), deben contactar al Piloto en comando (PIC) después de la terminación del vuelo. Después de identificarse, los Inspectores indicarán al Piloto en comando la naturaleza de la infracción y le notificarán que un informe escrito detallado debe ser hecho en este caso. El informe será enviado a la AAC sin demora. Este informe contendrá detalles suficientes, incluyendo toda la evidencia disponible para permitir acciones de seguimiento. La política de notificar después del vuelo no aplica cuando la infracción arriesga la seguridad del vuelo. En ese caso, el Inspector deberá tomar acción directa e inmediata.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo	VIII
	Página	1 de 17
	Revisión	07
	Fecha	23/04/2019

CAPÍTULO VIII - GESTIÓN PARA EL MANEJO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

8.1. APLICABILIDAD

El presente documento tiene por finalidad proveer a toda la Dirección de Seguridad Aérea, el conocimiento de los conceptos de Gestión de la Seguridad Operacional y de las Normas y Métodos Recomendados de los Standards and Recommended Practices, (SARPS) en la gestión de la seguridad operacional contenidos en los Anexos correspondientes de OACI y de las Regulaciones y Normas de las Regulaciones de Aviación Civil de la República de Panamá. (RACP).

La Seguridad Operacional es un estado en el que el riesgo de provocar daños a las personas o a la propiedad es reducido a, o mantenido por debajo de, un nivel aceptable por medio de un proceso continuo de identificación de los peligros y gestión de los riesgos de Seguridad a lo largo de todas las operaciones aéreas. (todo lo que pudiera generar un accidente con daño para las personas, bienes o medio ambiente)

El mismo provee de una manera sistemática herramientas para identificar peligros y controlar los riesgos mientras nos aseguramos que los controles aplicados a estos riesgos son efectivos.

En adición, este capítulo describe la filosofía, política y procedimientos de operación del Departamento de Seguridad de Operacional de la AAC.

Este capítulo y los procedimientos presentados están escritos de acuerdo a los requerimientos de un sistema de Gestión de la Seguridad Operacional SMS y su respectiva implementación a nivel de AAC. De acuerdo con estas normas, el contenido de este capítulo está apoyado por procedimientos documentados y por instrucciones escritas. Este programa cubre la política de Seguridad de la DSA.

El Director de Seguridad Aérea maneja el presente manual bajo la autoridad del Director General de la AAC.

8.2. OBJETIVOS

El objetivo de este capítulo es declarar la filosofía y los procedimientos de la seguridad Operacional y los medios por la cual esta política puede ser claramente entendida, diseminada e implementada dentro de la DSA. La operación de aeronaves es una mezcla compleja de personas y sistemas. Los eventos, incidentes y accidentes ocurren por el resultado de varios errores cometidos. Una reducción significativa en la seguridad, raras veces es el resultado de la corrección de un solo error.

Existen tres áreas principales donde estos errores pueden ocurrir:



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo	VIII
	Página	2 de 17
	Revisión	07
	Fecha	23/04/2019

- Equipos e infraestructuras.
- Sistemas o procesos.
- Factor humano.

El objetivo de las actividades de la seguridad operacional es el identificar peligros y de minimizar y controlar los riesgos mediante la disminución de equivocaciones, corrigiendo los procedimientos y políticas que inducen a cometer errores.

8.3. ALCANCE

Las políticas, normas y procedimientos de Seguridad Operacional tendrán por alcance toda la AAC y documentadas, diseminadas e implementadas a todo nivel.

8.4. AUTORIDAD Y RESPONSABILIDAD

El Director de Seguridad Aérea como responsable de la Seguridad Operacional de Licencias, Operaciones de Aeronaves y Aeronavegabilidad (Anexos 1, 6 y 8 de OACI) en la Autoridad Aeronáutica Civil de la República de Panamá se asegurará que toda la información de este capítulo se encuentre alineado con lo establecido bajo los requerimientos de OACI, SSP y del RACP. A su vez verificará que las sugerencias que suministren los operadores y usuarios, y los cambios en los anexos de la OACI, sean analizadas y formen parte de estas normas cuando sea necesario.

El método oficial para la publicación del presente manual es en formato digital, a través de la página web de la AAC.

8.5. CONCEPTOS DEL SMS

El SMS es un sistema de administración utilizado para mejorar los aspectos relacionados a la Seguridad Operacional en la AAC. El mismo provee de una manera sistémica, herramientas para identificar peligros y controlar los riesgos, mientras nos aseguramos que los controles aplicados a éstos riesgos son efectivos.

8.6. DEFINICIONES

Componente del SMS o Pilares del SMS: conjunto ordenado de aspectos sobre los cuales descansa el SMS

Elementos del SMS: conjunto de actividades del SMS que forman un componente del SMS.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo	VIII
	Página	3 de 17
	Revisión	07
	Fecha	23/04/2019

Gestión de seguridad: Es la acción y el efecto de administrar y manejar la seguridad

Peligro (Amenaza): Hecho que puede producir un daño a las personas, bienes o medio ambiente.

Probabilidad: Posibilidad de que un evento ocurra. Por lo general se mide tomando en cuenta cuantas veces ha ocurrido en la empresa y/o cuantas veces ha ocurrido en la industria.

Proceso: conjunto de operaciones a que se somete una cosa para lograr un objetivo.

Procedimiento: es un conjunto de acciones y operaciones que tienen que realizarse de la misma forma para lograr un objetivo.

Riesgo: Es la consecuencia de aceptar un peligro.

Severidad: Daño que un Peligro o Amenaza puede ocasionar.

Sistema: conjunto ordenado de normas y procedimientos que regulan el funcionamiento de un grupo colectivo.

SMS: Safety Management System. Gestión de la Seguridad Operacional

SPI: Indicadores de rendimiento de seguridad (Safety Performance Indicator)

SSP: Sistema que establece un marco estructural el cual permita una interacción efectiva entre el Estado y los proveedores de servicios para la resolución de los problemas de Seguridad Operacional

Tolerancia: Nivel de aceptación de un Nivel de Riesgo.

8.7. LOS ELEMENTOS DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (SMS)

8.7.1. Política y Objetivos de Seguridad

- a. Responsabilidad y compromiso de la dirección
- b. Responsabilidades de seguridad de los gerentes
- c. Designación del personal clave de seguridad
- d. Plan de implementación del SMS
- e. Coordinación del plan de respuesta a la emergencia
- f. Documentación

8.7.2. Gestión del Riesgo de Seguridad

- a. Procesos de identificación de peligros
- b. Procesos de evaluación y mitigación del riesgo



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo	VIII
	Página	4 de 17
	Revisión	07
	Fecha	23/04/2019

c. Investigaciones internas de seguridad

8.7.3. Garantía de la seguridad

- a. Monitoreo y medición de la performance de la seguridad
- b. Gestión del cambio
- c. Mejora continua del sistema de seguridad

8.7.4. Promoción de la seguridad

- a. Entrenamiento y educación
- b. Comunicación de seguridad

Estos 4 Elementos fundamentales para un SMS se traducen en:

1. Compromiso de la Dirección General en la gestión de la seguridad.
2. Reporte efectivo de información de la seguridad.
3. Vigilancia permanente a través de sistemas que obtienen, analizan y comparten datos de seguridad operacional de las operaciones normales.
4. Investigación de los eventos que afectan la seguridad con el objetivo de identificar las deficiencias sistémicas de seguridad en vez de asignar culpas.
5. Compartir las lecciones de seguridad adquiridas y las mejores prácticas a través de un activo intercambio de información de seguridad.
6. Integración del entrenamiento de seguridad (incluyendo Factores Humanos) para el personal operativo.
7. Implementación efectiva de los procedimientos estandarizados (manuales de procedimientos), incluyendo el uso de lista de verificación y circulares.
8. Mejora continua a nivel general de la seguridad.
9. Una cultura de seguridad a nivel de AAC que favorece prácticas seguras, fomenta la comunicación sobre la seguridad y gestiona activamente la seguridad con la misma atención que le presta a la gestión financiera.

8.7.5. Política de Seguridad

Debido a la gran importancia y efecto que tiene esta declaración del Director General, se solicita colocar este documento en un sitio visible para todo el personal de la DSA y con carácter permanente. Esta declaración es la base del concepto, manejo y administración de la seguridad en la AAC.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo	VIII
	Página	5 de 17
	Revisión	07
	Fecha	23/04/2019

En la declaración del Director General de la AAC se establece el Programa de Seguridad Operacional, su propósito, relación y procesos. En ella sé:

- Definen responsabilidades.
- a. Expone el propósito del Programa de Seguridad Operacional estableciendo la misión y conceptos dadas por la Junta Directiva de la corporación.
- b. Define la extensión del programa de seguridad operacional y seguridad de vuelo.
- Establece los Grupos de Seguridad para ejecutar sus programas y objetivos.
- Establece el programa de Seguridad operacional, su relación y legitimidad.

8.7.5.1. DECLARACIÓN DE POLÍTICA DE SEGURIDAD

- La AAC cuenta con un Sistema de Seguridad integral compuesto por el programa de Seguridad Operacional, el programa de Seguridad (AVSEC) y el programa de Calidad. El Sistema de Seguridad está orientado a identificar peligros, amenazas, actos y condiciones inseguras, con el objetivo de mitigar y/o eliminar la causa raíz de los mismos.
- El Sistema de Seguridad tiene como alcance las áreas de áreas operativas de la AAC, como, por ejemplo, Operaciones de Vuelo, Mercancías Peligrosas, Licencias al Personal, Registro de Matrícula de Aeronaves, Aeronavegabilidad, Medicina y Vigilancia y Control. Esto incluye protección física de las instalaciones y bienes de la AAC (Security).
- El Director General apoya el cumplimiento del Sistema de Seguridad Operacional de la AAC y de todos los requerimientos legales relacionados al mismo.
- La AAC se compromete a promover una Cultura de Seguridad y proveer las condiciones, los recursos y los medios necesarios para garantizar el adecuado funcionamiento del Sistema de Seguridad dentro de un ambiente saludable, seguro y en armonía con el medio ambiente.
- La Dirección de Seguridad Aérea vigila el cumplimiento del Sistema de Seguridad el cual es de carácter obligatorio para toda la AAC y brindara su apoyo a todas las áreas en los asuntos relacionados a la Seguridad. Operacional.
- Todas las distintas Direcciones que componen la AAC y su personal están comprometidos con el cumplimiento de los procedimientos y



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo	VIII
	Página	6 de 17
	Revisión	07
	Fecha	23/04/2019

normas establecidas para la efectiva ejecución de los programas que forman el Sistema de Seguridad Operacional.

7. El Sistema de Seguridad Operacional trabaja basado en el mejoramiento continuo e identificación y administración de peligros o amenazas. La AAC, a través de la evaluación de indicadores, reportes de peligros, riesgos, análisis de incidentes y eventos, auditorías internos y externos, inspecciones, actividades de sondeo con usuarios y operadores y revisión en la implementación de planes de acciones correctivas y preventivas, analiza las necesidades de mejora y evolución del Sistema de Seguridad lo cual conduce al diseño de estrategias o planes de acciones correctivas y preventivas por parte de las diferentes áreas de la AAC.
8. La AAC cuenta con un sistema de reporte confidencial de peligros o amenazas que pudieran afectar la Integridad y Seguridad de las operaciones aéreas y de la seguridad operacional en tierra, promocionando así un flujo de información oportuna y sin restricciones que será manejada confidencialmente y sin represalias por el Director de Seguridad Aérea.
9. Es responsabilidad de cada una de las personas tanto internas como externas a la AAC, reportar cualquier situación que a su juicio pudiera generar un riesgo a la Seguridad o a la Calidad.
10. La AAC no iniciará acciones disciplinarias por los incidentes o eventos reportados de forma voluntaria; sin embargo, dicha política no aplicará a información provista por fuentes externas o a actos producto de actividades ilegales o conductas negligentes y el incumplimiento deliberado o voluntario de reglamentos y procedimientos.

8.7.6. Gestión del Riesgo de Seguridad

La Gestión de Riesgo de Seguridad consiste en la identificación, análisis y eliminación, y/o mitigación de los riesgos, que amenazan las capacidades de una operación, a un nivel aceptable.

Su objetivo apunta a la asignación equilibrada de los recursos para enfrentar todos los riesgos, y el control y mitigación viables del riesgo. Su importancia consiste en que:

- Un componente clave de los sistemas de gestión de la seguridad.
- Permite tomar decisiones organizacionales de una manera proactiva.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo	VIII
	Página	7 de 17
	Revisión	07
	Fecha	23/04/2019

- Permite dirigir los recursos hacia los elementos que presentan niveles de riesgo más altos.

8.7.6.1. Identificar Peligros

La Seguridad Operacional es un estado en el que el riesgo de provocar daños a las personas o a la propiedad es reducido a, o mantenido por debajo de, un nivel aceptable por medio de un proceso continuo de identificación de los peligros y gestión de los riesgos.

La seguridad es poder identificar sus peligros. Para esto, la AAC trabajará la Gestión de la Seguridad Operacional bajo 3 modelos:

- Gestión de la Seguridad Reactiva
- Gestión de la Seguridad Proactiva
- Gestión de la Seguridad Predictiva

Gestión de la Seguridad Reactiva

Utilizada para la investigación de accidentes, incidentes o eventos y se basa en la noción de sacar provecho de un evento, incidente o accidente consumado para tratar dentro de lo posible que no vuelva a ocurrir. Además, es un sistema utilizado muy apropiadamente para situaciones que involucran fallas de tecnología y eventos inusuales.

El valor del trabajo reactivo a la gestión de la seguridad depende de la profundidad con que se lleva a cabo la investigación, más allá de las causas inmediatas e incluyendo todos los factores contribuyentes y las constataciones sobre los riesgos.

Gestión de la Seguridad Proactiva

Esta gestión de seguridad se fundamenta principalmente en el sistema de reportes mandatorios y voluntarios, inspecciones, auditorías y encuestas de seguridad. Está basada en la noción que las fallas del sistema pueden ser minimizadas identificando los riesgos de seguridad existentes en el sistema antes que el sistema falle y tomando las acciones necesarias para reducir los riesgos que afectan la seguridad.

Gestión de la Seguridad Predictiva.

Fundamentada en un sistema de reportes confidenciales y no confidenciales, análisis de los datos de vuelo y vigilancia de operaciones normales. Se basa en la noción que la gestión de la seguridad se optimiza saliendo a buscar los problemas y no esperando que se produzcan. Su principal herramienta es la búsqueda agresiva de la información de diferentes fuentes que puede revelar riesgos a la seguridad emergentes.

Las actividades de corrección y prevención de accidentes e incidentes aumentan los niveles de seguridad y mejoran la efectividad de las



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo	VIII
	Página	8 de 17
	Revisión	07
	Fecha	23/04/2019

operaciones. La información, investigación y análisis de incidentes y eventos son la forma más efectiva para prevenirlos y mitigarlos.

La AAC mantiene una Base de Datos de las tendencias de incidentes y eventos de las Operaciones de los Operadores y usuarios tanto nacionales como extranjeros que, por su operación, estén bajo la vigilancia panameña.

8.7.6.2. Procesos de evaluación y mitigación del riesgo

El siguiente procedimiento será utilizado por el personal de la DSA encargado de hacer los análisis de riesgo de las operaciones tanto nacionales como internacionales, así como de aerolíneas panameñas y extranjeras que operen en el territorio panameño.

1. Inicialmente debe considerarse que todo análisis de riesgo se realizará acorde a la matriz de riesgo de la AAC. A diferencia de los análisis de riesgo presentados por los operadores y en los cuales se utilizará el procedimiento aprobado por la AAC para cada operador. Esto implica, definiciones, matriz de riesgo y tolerancia al riesgo debidamente documentadas en este manual de SMS.
2. La AAC establecerá para su operación niveles de severidad dependiente de su impacto en la seguridad operacional:

Nivel de Severidad

Ninguna: Que no representa daño alguno para las personas, equipos, infraestructura y medio ambiente.

Insignificante: El daño que representa para las personas, equipos, infraestructura y medio ambiente es considerado prácticamente como “casi cero” daño.

Menor: El daño que ocasiona a las personas, equipos, infraestructura y medio ambiente es muy poco y es considerado como aceptable.

Medio: El daño que ocasiona a las personas, equipos, infraestructura y medio ambiente es considerado significativo. Puede ocasionar daños de consideración.

Grave: El daño que ocasiona a las personas, equipos, infraestructura y medio ambiente es considerado de alto impacto. Sus daños pueden producir pérdidas humanas y perdidas invaluable.

3. La AAC establecerá para su operación niveles de probabilidad dependiendo de la posibilidad de que el accidente, incidente o evento ocurra. Se debe evaluar cuantas veces a ocurrido en la industria y de no haber ocurrido, evaluar si existe o no la posibilidad de que ocurra.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo	VIII
	Página	9 de 17
	Revisión	07
	Fecha	23/04/2019

Nivel de Probabilidad

Ninguna: No se conoce que haya ocurrido a nivel de la industria.

Caso Improbable: Su posibilidad de que ocurra es tan mínima que es prácticamente considerada como “casi cero” posibilidad.

Poco Probable: Se conoce que ha ocurrido en la industria muy pocas veces.

Frecuente: Se conoce que ha ocurrido en la industria varias veces. Debe tomarse como una posibilidad alta de que ocurra.

Muy Probable: Se conoce que ha ocurrido en la industria con un grado alto de certeza. Se considera que es casi cierto que ocurra.

4. Una vez identificadas de manera correcta tanto la Severidad como su Probabilidad de que ocurra, sus valores serán colocados en la matriz de riesgo, previamente aprobada por la AAC. Esto permitirá determinar el nivel de riesgo de ese peligro en específico. Los riesgos se clasifican de acuerdo a los siguientes niveles:
- Ninguno: Se considera que no hay riesgo al asumir el peligro.
 - Mínimo: Se considera que el riesgo es insignificante que se considera como “casi sin riesgo”.
 - Bajo: Su nivel de riesgo es considerado como aceptable y no se requieren tomar acciones correctivas para su mitigación.
 - Moderado: Es un nivel de riesgo considerado como tolerable, pero se debe reducir lo antes posible. Este tipo de riesgos debe reducirse lo antes posible.

Alto: Es un nivel de riesgo no aceptable. Las consecuencias no son aceptables para la AAC y debe reducirse inmediatamente o se detiene la operación.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo	VIII
	Página	10 de 17
	Revisión	07
	Fecha	23/04/2019

Severidad	Matriz de riesgo					
		Probabilidad				
		Ninguna	Casi improbable	Poco probable	frecuente	Muy frecuente
	Ninguna	Ninguna	Ninguna	Ninguna	Ninguna	Ninguna
	Insignificantica	Ninguna	Mínimo	Bajo	Bajo	Moderado
	Menor	Ninguna	Bajo	Bajo	Moderado	Moderado
	Medio	Ninguna	Bajo	Moderado	Alto	Alto
	Grave	Ninguna	Moderado	Moderado	Alto	Alto

5. Determinado el nivel de riesgo, se procederá a ver su grado de tolerancia y de esa manera evaluar si el mismo es aceptable para la AAC.

Tolerancia al riesgo		
Riesgo	Condición	Acción Correctiva
Mínimo	Aceptable	Reducir el riego no aporta beneficios. No se requiere acción correctiva
Bajo	Aceptable	Se debe reducir el riesgo bajo la base costo beneficio.
Moderado	Tolerable temporal	Se requiere tomar acción correctiva y bajarlo a nivel inferior
Alto	Intolerable	Se debe reducir el riego a cualquier costo o el riesgo no se toma

6. En los casos en que el nivel de riesgo no sea aceptable por la AAC, se deberán implementar acciones correctivas para mitigar el riesgo. Luego de tomadas las acciones correctivas se procederán a aplicar los nuevos valores de severidad y probabilidad obtenidos para determinar si estas acciones correctivas son efectivas.
7. Este ejercicio debe repetirse con todos los peligros que se puedan detectar ante una o varias situaciones.
8. Si luego de evaluado el peligro, la AAC determina que el Riesgo no es aceptable aun habiendo tomado medidas correctivas mitigantes la operación analizada debe detenerse o no ser aceptada.
9. Los análisis de riesgo completos deberán ser realizados utilizando el cuadro de portafolio de riesgos y los mismos deben ser debidamente documentados.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo	VIII
	Página	11 de 17
	Revisión	07
	Fecha	23/04/2019

CUADRO DE PORTAFOLIO DE RIESGOS

AUTORIDAD AERONAUTICA CIVIL

DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AEREA

Evaluación de un Análisis de Riesgo

Operador o Usuario:

Fecha:

Inspector AAC

Riesgo Analizado:

Departamento:

ID de Inspector:

Peligro o Amenaza

Causas

Análisis de Riesgo

S

P

Evaluación del Riesgo y Tolerancia Absoluto

Nivel

Tolerancia

Defensas (acciones correctivas)

Riesgo Residual (RR)

S

P

RR



8.7.7. Garantía de la seguridad

8.7.7.1. Monitoreo y medición de la performance de la seguridad

El monitoreo y performance de la seguridad se lleva a cabo en varias etapas:

- Revisión de indicadores de seguridad por los jefes de unidades y departamentos
- Presentación de indicadores de seguridad a la Dirección General
- Presentación de indicadores de seguridad al personal de la DSA.

8.7.7.1.1. Revisión de indicadores de seguridad por los jefes de unidades y departamentos

La revisión de indicadores de seguridad por los jefes de seguridad (SPI) son reuniones realizadas bimensualmente en la cual se analizan los indicadores utilizados en la Dirección de Seguridad Aérea, para medir el rendimiento en temas de Seguridad Operacional. Es presidido por el



Gaceta Oficial Digital

Para verificar la autenticidad de una representación **GO6A0E261D36A61** en el sitio web www.gacetaoficial.gob.pa/validar-gaceta

AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo	VIII
	Página	12 de 17
	Revisión	07
	Fecha	23/04/2019

Director de Seguridad Aérea e integrado por los jefes de unidades o departamentos que componen la DSA. Estas reuniones tienen carácter eminentemente estratégico, trata problemas de alto nivel en relación con las políticas, asignación de recursos y supervisión del desempeño de la AAC en su roll de vigilante de la seguridad operacional.

- a. Monitorea la eficacia del plan de implantación del SMS;
- b. Monitorea que toda medida correctiva necesaria se adopta en forma oportuna;
- c. Monitorea la eficacia de la seguridad operacional con respecto de la política y objetivos de seguridad de la AAC;
- d. Monitorea la efectividad de los procesos de gestión de la seguridad operacional de la AAC que apoyan la prioridad declarada por la Dirección General;
- e. Monitorea la efectividad de la vigilancia de la seguridad operacional de las operaciones;
- f. Asegura que se asignan recursos apropiados para lograr la eficacia de la seguridad operacional más allá de lo requerido por el cumplimiento de los reglamentos;

8.7.7.1.2. Presentación de indicadores de seguridad a la Dirección General

Una vez que la DSA ha elaborado una dirección estratégica, debe realizarse en forma coordinada la implantación de las estrategias de Seguridad en toda la AAC. Esta es la función principal del Grupo dirigido por el Director General e integrado por el Sub Director General, Secretario General, Directores de áreas y jefes de departamentos.

Estas Reuniones tratan aspectos de implantación “a nivel de base” relativos a actividades específicas para asegurar el control de los riesgos de seguridad operacional de las consecuencias de los peligros durante las operaciones. Aquí se trata la coordinación de esos aspectos, para asegurar la coherencia con la dirección estratégica proporcionada por la Dirección General.

- a. Supervisa la eficacia de la seguridad operacional dentro de las áreas funcionales y asegura que la identificación de peligros y la gestión de riesgos de seguridad se realizan según corresponda, con la necesaria participación del personal para crear conciencia de la seguridad operacional;
- b. Coordina la resolución de estrategias de mitigación para las consecuencias de peligros identificadas y asegura que existen



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo	VIII
	Página	13 de 17
	Revisión	07
	Fecha	23/04/2019

- arreglos satisfactorios para la captura de datos de seguridad operacional y la retroalimentación al personal vigilante;
- c. Evalúa el impacto de los cambios operacionales en la seguridad;
 - d. Coordina la implantación de planes de medidas correctivas y convoca a reuniones o sesiones de información, según corresponda, para asegurar que todo el personal de la AAC, cuenta con amplias oportunidades para participar plenamente en la gestión de la seguridad;
 - e. Asegura que las medidas correctivas se adoptan en forma oportuna;
 - f. Examina la efectividad de las recomendaciones de seguridad anteriores;
 - g. Supervisa la promoción de la seguridad operacional y asegura que se imparte a la personal instrucción apropiada en seguridad operacional, emergencias y técnicas que satisface o supera los requisitos normativos mínimos.
 - h. Se Asegura que se asignan recursos apropiados para lograr la eficacia de la seguridad operacional.

8.7.7.1.3. Presentación de indicadores de seguridad al personal de la DSA.

Posterior a la reunión de presentación de indicadores a la Dirección General, cada Jefe de Departamento o Unidad, realiza una reunión con su equipo de trabajo, a fin de retroalimentarlos en como la DSA está gestionando la Seguridad Operacional. De Estas reuniones se esperan salgan ideas que sirvan para mejorar el manejo de la DSA y de la AAC.

8.7.7.1.4. Indicadores de Seguridad (SPI)

Los SPI son grupos de parámetros e indicadores de fácil seguimiento y los cuales muestran muy claramente el estatus de Seguridad de las operaciones. Estos parámetros deben ser presentados en una etapa temprana de la operación la cual facilite tomar acciones correctivas y preventivas que permitan administrar los riesgos de las operaciones. Algunos ejemplos de estos indicadores son los siguientes:

- Impactos con Aves
- Golpes de aeronaves
- TCAS RA
- Activaciones de deslizadores
- Aproximaciones no estabilizadas



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo	VIII
	Página	14 de 17
	Revisión	07
	Fecha	23/04/2019

- RTO’s
- Resultados de Inspecciones
- Resultados de auditorías
- Evolución o status del programa de vigilancia de operadores extranjeros
- Evolución o status del programa de vigilancia a operadores panameños.

8.7.7.2. Gestión del cambio

En la AAC se experimentan constantes cambios debidos a expansión, contracción, cambios a los sistemas existentes, equipo, programas, productos y servicios e introducción de nuevos equipos o procedimientos, y por ende los peligros pueden introducirse inadvertidamente en la operación cuando algunos de estos cambios ocurren.

Las prácticas de gestión de la seguridad operacional en la AAC exigen que los peligros que son resultados secundarios de los cambios sean sistemática y proactivamente identificados. Estos cambios pueden ser externos o internos a la Autoridad. Entre los cambios externos figuran los cambios de los requisitos OACI, Entre los cambios internos figuran los cambios de administración, equipo nuevo y nuevos procedimientos, nuevas regulaciones etc.

Un protocolo para la gestión del cambio debería tener en cuenta las tres consideraciones siguientes:

8.7.7.2.1. Criticidad de los sistemas y actividades.

La criticidad se relaciona estrechamente con el riesgo de seguridad operacional. La criticidad se refiere a las consecuencias potenciales de que el equipo sea inadecuadamente operado o que una actividad se ejecute en forma incorrecta, y esencialmente responde a la pregunta: “¿cuán importante es este equipo/actividad para las operaciones seguras?”. Si bien esta es una consideración que debería tenerse en cuenta durante el proceso de diseño del sistema, se hace más evidente durante una situación de cambio.

Claramente, algunas actividades son más esenciales en temas de seguridad que otras. Por ejemplo, los cambios de un procedimiento de aprobación de un AOC, podría considerarse como más crítica para la seguridad que un cambio en las actividades de archivos de documentos.

El equipo y las actividades que tienen una criticidad más elevada respecto de la seguridad deberían examinarse después de los cambios para asegurar que pueden adoptarse medidas correctivas a fin de controlar posibles riesgos de seguridad operacional que ocurran.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo	VIII
	Página	15 de 17
	Revisión	07
	Fecha	23/04/2019

8.7.7.2.2. Estabilidad de sistemas y entornos operacionales.

Los cambios pueden ser resultado de cambios programados como crecimiento, cambios en el RACP, cambios en los manuales de procedimiento, nuevos entrenamientos, u otros cambios directamente bajo control de la AAC. Los cambios en el entorno operacional son también importantes, tales como la situación económica o financiera, cambios en entornos políticos o normativos o cambios en el entorno físico. Si bien estos factores no están bajo control directo de la Autoridad, ésta debe adoptar medidas para responder a ellos. Los cambios frecuentes en los sistemas o entornos operacionales hacen que la administración deba actualizar la información clave con mayor frecuencia que en situaciones más estables. Esta es una condición esencial para la gestión del cambio.

8.7.7.2.3. Desempeño anterior.

El desempeño anterior de los sistemas críticos es un indicador reconocido del desempeño futuro. Es aquí donde entra en juego el carácter de círculo cerrado de la garantía de la seguridad operacional. Deben emplearse análisis de tendencias en el proceso de garantía de la seguridad para hacer el seguimiento en el tiempo de las medidas de eficacia de la seguridad operacional e incluir esta información en la planificación de actividades futuras en situaciones de cambio. Además, donde se hayan encontrado y corregido deficiencias como resultado de auditorías, evaluaciones, investigaciones o informes anteriores, es esencial que dicha información se tenga en cuenta para asegurar la efectividad de las medidas correctivas.

En AAC éste protocolo de gestión del cambio será realizado a través de un llamado “Portafolio de Riesgo” cuyo principal objetivo es poder identificar los cambios en la organización que puedan afectar los procesos, procedimientos y por ende la seguridad operacional. Antes de implantar cambios, un proceso de gestión del cambio debe poder identificar las amenazas detectadas y sus respectivas defensas que se deben aplicar para asegurar la eficacia de la seguridad.

8.7.7.3. Mejora continua del sistema de seguridad

Como parte fundamental de todo mecanismo de mitigación de riesgo se encuentra la mejora continua. Para esto la AAC se mantiene en constante evolución siguiendo lineamientos tanto de la OACI, como de otras autoridades aeronáuticas cuyo desarrollo, haya demostrado beneficio para la seguridad.

Entre los mecanismos empleados están, por ejemplo:

- a. Entrenamientos recurrentes
- b. Entrenamientos de formación continua.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo	VIII
	Página	16 de 17
	Revisión	07
	Fecha	23/04/2019

- c. Revisión y actualización de nuevos indicadores de seguridad.
- d. Revisión periódica de enmiendas de la OACI
- e. Actualizaciones y tendencias de la Industria.

A medida que el sistema evoluciona, pueden acumularse con el tiempo cambios aparentemente pequeños y graduales en el sistema (o en el entorno que proporciona el contexto para la operación del sistema), que harán que la descripción inicial del sistema no resulte adecuada. Por consiguiente, como parte del protocolo de gestión del cambio y la mejora continua, tanto la descripción del sistema como el análisis de peligros de referencia deberían examinarse periódicamente, incluso si no existen circunstancias de cambio, para determinar su validez continua.

8.7.8. Promoción de la seguridad

- a. Entrenamiento y educación
- b. Comunicación de seguridad

8.7.8.1. Promoción de la Seguridad

La AAC tiene el compromiso de brindar emitir regulaciones y de realizar vigilancia para una operación segura. Para cumplir con nuestros objetivos, el sentido de Seguridad Aérea, Operacional y toda la AAC necesita de atención constante entre todo el personal.

La Dirección de Seguridad Aérea mantiene un programa de comunicación para edificar las alertas de seguridad necesarias. Este tipo de comunicación es de suma importancia para la seguridad, pues tiene como objetivo modificar el comportamiento y/o la eliminación de factores conocidos que inducen a cometer actos de alto riesgo que producen accidentes o incidentes.

Las regulaciones, manuales de procedimientos y otros procesos documentados de trabajos y procedimientos con impacto en Seguridad Operacional serán mantenidos bajo revisión continua en cada departamento y un énfasis particular se le dará a la responsabilidad individual, haciendo una supervisión que garantice el cumplimiento de este requerimiento de comunicación a cambios efectuados para su debida divulgación a nivel sistema.

8.7.8.1.1. Métodos para Promover la Seguridad.

Documentación básica de procesos y procedimientos. El personal de la AAC está entrenado en procesos de seguridad y procedimientos como una parte integral de su entrenamiento inicial. La destreza se mantiene a través de un entrenamiento periódico.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo	VIII
	Página	17 de 17
	Revisión	07
	Fecha	23/04/2019

El primer método de comunicación es el método primario de instrucción a través del uso de documentos aprobados como manuales de procedimientos, programas de instrucción, OJT y manuales operativos de los operadores. De igual forma se les capacita en el manejo de procesos y metodologías de auditorías.

8.7.8.1.2. Comunicación de seguridad

- a. Presentaciones: Las presentaciones son un método efectivo de alerta al personal de todos los aspectos de seguridad de vuelo. La DSA mediante las presentaciones realizadas a la DG como al personal operativo de la DSA, logra de manera efectiva retroalimentar al personal y de esa manera que se conozcan las debilidades que deben ser reforzadas.
- b. Guías Normativas: La Dirección de Seguridad Aérea de la Autoridad Aeronáutica Civil, ha desarrollado guías normativas para pruebas prácticas para ser utilizadas por los Examinadores cuando lleven a cabo una prueba práctica para actividades aeronáuticas. Se espera que los Instructores utilicen esta guía cuando preparen al Solicitante para las pruebas prácticas. Dichos Solicitantes deberán referirse a estas normas mientras dure su entrenamiento. Esto ayuda a garantizar un estricto cumplimiento a las regulaciones y procedimientos de seguridad operacional.
- c. Circulares: Las circulares aeronáuticas constituyen un documento cuyos textos contienen métodos, e interpretaciones con la intención de aclarar y de servir de guía a los operadores e inspectores para el cumplimiento de los requisitos establecidos en el RACP.
- d. Boletines y Memos de Seguridad: Son publicados por la DSA. Está dirigido principalmente al personal Operativo. Se utiliza para la comunicación rápida de temas de interés.
- e. Publicaciones en la página web de la AAC: Se mantendrá actualizada la página Web de la AAC, lo cual permitirá que todo el personal se mantenga actualizada sobre actividades, boletines, memos, noticias, etc.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo	IX
	Página	1 de 7
	Revisión	01
	Fecha	21/08/2024

CAPÍTULO IX - SECCIÓN DE DOCUMENTACIÓN TÉCNICA

9.1. OBJETIVOS

El presente capitulo tiene por finalidad proveer a inspectores de operaciones, aeronavegabilidad y los inspectores de mercancías peligrosas de la Dirección de Seguridad Aérea, de información y documentación actualizada sobre las operaciones que respalden los certificados y aprobaciones expedidas, el conocimiento del manejo de la sección de Documentación Técnica, sus Políticas, procedimientos y las Normas y Métodos Recomendados de los Standards and Recommended Practices, (SARPS) contenidos en los Anexos apéndice 5correspondientes de OACI, de las Regulaciones de otros estados y de las Regulaciones y Normas de las Regulaciones de Aviación Civil de la República de Panamá. (RACP).

9.2. ALCANCE

El presente documento tendrá por alcance al personal, procedimientos y procesos de la Dirección de Seguridad Aérea y de aquellas otras áreas operativas que de alguna manera estén relacionadas con documentación aquí contenida.

9.3. AUTORIDAD Y RESPONSABILIDAD

La sección de Documentación Técnica (DT), está bajo la autoridad del Director de Seguridad Aérea. De igual manera, ésta sección es la responsable de mantener toda la documentación actualizada y ordenada y con los respectivos controles de seguridad que la documentación requiera. La sección de DT revisa cada seis (6) meses la documentación que permite determinar si la información y documentación proporcionada por los explotadores se encuentra actualizada.

9.4. DEFINICIONES

DT: SECCIÓN DE DOCUMENTACIÓN TÉCNICA

9.5. FUNCIONES

La Sección de Documentación Técnica reporta al Director de Seguridad Aérea y tiene como funciones principales las descritas a continuación:

- Distribuir a la industria aeronáutica textos de asesoramiento acerca de los métodos y procedimientos de aeronavegabilidad, cuando dicho asesoramiento no justifique la adopción de medidas obligatorias, pero



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo	IX
	Página	2 de 7
	Revisión	01
	Fecha	21/08/2024

- pueda contribuir notablemente a la seguridad.
- Mantener comunicación constante con los diferentes fabricantes de aeronaves, hélices, accesorios con la finalidad de recibir información actualizada en lo referente a los manuales, boletines de servicio, y carta de servicios que son emitidas por ellos a fin de mantener disponibles la documentación técnica actualizada y completa para el personal de Inspección.
- Mantener actualizadas las listas de las Directivas de Aeronavegabilidad, los Certificados de Tipo (CT) de las Aeronaves, Hélices y Motores al igual los Certificados de Tipo Suplementario (STC) de las Aeronaves registradas y que operen en la República de Panamá.
- Solicitar, adquirir, clasificar y catalogar e insertar enmiendas de manuales, documentos y demás material bibliográfico de aviación
- Solicitará al Departamento de Aeronavegabilidad la evaluación de las Enmiendas propuestas por la OACI y mantendrá un registro de éstas.
- Informar a los Estados de Diseño sobre la inclusión de nuevas aeronaves en el Registro Nacional.

9.6. REGISTRO, SOLICITUD, ADQUISICIÓN, CLASIFICACIÓN, CATALOGACIÓN E INSERCIÓN DE ENMIENDAS

Esto se llevará a cabo de acuerdo al tipo de Manual:

- a. Manuales de Operadores y/o Explotadores Nacionales, Extranjeros y Talleres Nacionales y Extranjeros:

Estas enmiendas son confeccionadas por el Operador y/o Explotador o Taller, posteriormente serán revisadas, aprobadas y anotadas en el Registro de enmiendas de cada manual por el PMI o POI según corresponda y éste a su vez, notificará al coordinador de Documentación Técnica para el debido control de la actualización.

- b. Manuales de la Organización de Aviación Civil Internacional:

Regulaciones de la Aeronáutica las cuales se insertarán y anotarán en el Registro de Revisiones de cada manual.

- c. Manuales de Fabricantes de Fuselaje, Hélices y Motores:

Estas enmiendas serán solicitadas y suministradas por medio de suscripciones a los Fabricantes (Fuselaje, Hélice y Motores) de las aeronaves matriculadas en Panamá; y atendiendo a su llegada serán insertadas y anotadas en el Registro de Revisiones de cada manual.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo	IX
	Página	3 de 7
	Revisión	01
	Fecha	21/08/2024

9.7. INVENTARIO DE DOCUMENTOS Y MANUALES

La Sección de documentación Técnica lleva un inventario digital, que puede ser impreso cuando sea necesario, de todos los documentos y manuales que se custodien en esta sección. El inventario digital es actualizado cada vez que salga o entre algún manual o documento. Se guarda una copia de respaldo de este inventario en servidor de cómputo al final de cada trimestre.

El inventario cuenta como mínimo con la siguiente información:

- Posición del documento.
- Código del Manual.
- Nombre (Operador y/o Explotador / Fabricante de la aeronave / Anexo).
- Descripción del Manual.
- Número de Revisión.
- Fecha de Revisión.
- Fecha de Aprobación o Aceptación.
- PMI/POI (asignado al Operador y/o Explotador únicamente).

El inventario cuenta como mínimo la disponibilidad de los siguientes documentos:

- a) manual de operaciones;
- b) manual de vuelo del avión;
- c) lista maestra de equipo mínimo (MMEL);
- d) manual de carga;
- e) manual de control de masa y centrado; y
- f) manuales/programa de mercancías peligrosas.

9.8. CONTROL DE ENTRADA Y SALIDA DE DOCUMENTOS

Cuando se ingrese un nuevo manual a Documentación Técnica, el responsable de ingresarlo lo efectuará por medio de una nota formal, indicando la descripción del mismo, revisión y fecha.

Nota: No se recibirán manuales desactualizados.

Siempre que se preste un documento, el prestatario llenará un documento de control (Formulario AAC/DOC-TEC/0301), indicando la entrada y salida del mismo con su nombre, fecha y firma y se lo comunicara al bibliotecólogo responsable.

El formulario de control de entrada y salida de Manuales y expedientes (Formulario AAC/DOC-TEC/0301) llevará la siguiente información:

1. Código del manual/expediente
2. Ubicación del manual/expediente



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo	IX
	Página	4 de 7
	Revisión	01
	Fecha	21/08/2024

- 3. Apellido, nombre
- 4. No. de cedula
- 5. Fecha (Día, mes, año)
- 6. Nombre del operador
- 7. Descripción del manual/expediente
- 8. Motivo de consulta
- 9. Fecha de devolución (Día, mes, año)
- 10. Estado (Devuelto/Consulta/ Prestado)

Solo se prestarán documentos a funcionarios de la Autoridad Aeronáutica Civil. Todos los documentos solicitados deben ser devueltos al final del día una vez retirados de Documentación Técnica.

9.9. Manuales del Operador

Los PMI/POI, responsables le entregan a Documentación Técnica todos los manuales y documentos técnicos actualizados de los Operadores, por medio de un memorándum interno, el cuál es sellado con fecha y hora recibida. Documentación Técnica le coloca su código y se archiva según espacio, catalogación y clasificación.

Cuando los Inspectores Responsables (PMI/POI), realizan una nueva revisión, la entregan mediante una nota escrita a Documentación Técnica.

El Inspector inserta la revisión del manual cuando el documento está físico. Cuándo el manual está en digital, el Inspector solicita el USB para actualizar el manual en digital Documentación Técnica, actualiza su sistema y archiva el documento o USB

9.10. ACEPTACIÓN DEL CERTIFICADO TIPO.

En la Aceptación del certificado de Tipo, la sección de documentación técnica recibe el archivo completo del departamento de Aeronavegabilidad y esta Sección se encargará de archivarlo apropiadamente. Se debe tener presente que la información proporcionada por el fabricante es documentación sujeta a secreto industrial y por lo tanto se debe archivar con esa condición. El procedimiento de Aceptación del Certificado de Tipo se encuentra en el Manual de Procedimiento del Departamento de Aeronavegabilidad, Título II, Parte A, Capítulo I.

La Sección de Documentación Técnica mantendrá un archivo preferiblemente digital y/o en papel de los certificados tipo que hayan sido aceptados por la AAC de Panamá.

9.11. Directivas de Aeronavegabilidad (ADs).

La Sección de Documentación Técnica tendrá acceso a las Directivas de Aeronavegabilidad a través de los sitios web publicados por los Estados de



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo	IX
	Página	5 de 7
	Revisión	01
	Fecha	21/08/2024

Diseños de los diferentes productos aeronáuticos.

La obtención de los mismos será de la siguiente forma:

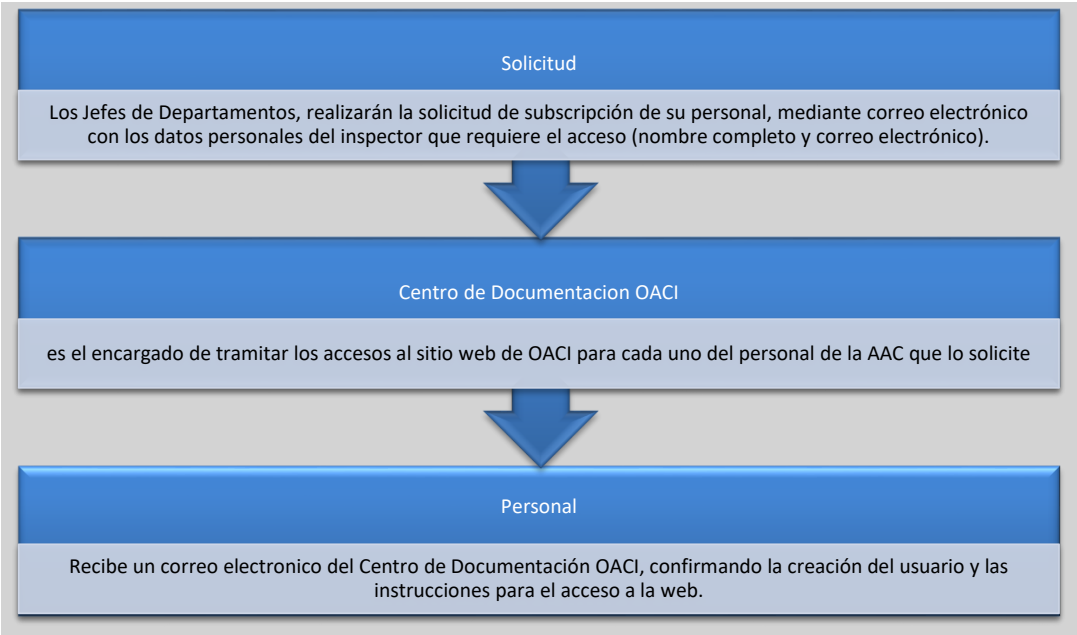
Formato Digital: Página de Internet de la autoridad que emita el Certificado de Tipo.

9.12. ASESORAMIENTO A LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA.

La Sección de Documentación Técnica, asesora a la Dirección de Seguridad Aérea sobre la información técnica que sea solicitada, debido a la constante comunicación que existe entre los Estados de Diseño, fabricantes y esta unidad.

9.13. DOCUMENTOS DE OACI

El objetivo de este procedimiento es establecer las actividades requeridas para garantizar al personal técnico y administrativo de la AAC, el acceso a los Documentos OACI.



En caso que los inspectores no tengan acceso al sitio web de OACI podrán accesar a la página web desde la computadora en documentación técnica utilizando el acceso de esta unidad.

9.14. AVALÚOS DE AERONAVES.

Documentación Técnica se encarga de mantener el acceso a los sitios de webs de Aircraft Blue Book Price Digest y Airliner Price Guide para que el departamento de Aeronavegabilidad pueda realizar los avalúos requeridos por el departamento de matrícula.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo	IX
	Página	6 de 7
	Revisión	01
	Fecha	21/08/2024

9.15. COMUNICACIÓN CON EL ESTADO DE DISEÑO Y LOS FABRICANTES DE PRODUCTOS Y/O EQUIPOS AERONÁUTICOS.

Se mantendrá un archivo preferiblemente digital y/o en papel de toda la comunicación que exista entre la AAC con los Estados de Diseños y fabricante de un producto aeronáutico (Aeronave, Motor y Hélice), según sea el caso, por correo electrónico o con nota formal.

9.16. NOTIFICACIÓN AL ESTADO DE DISEÑO SOBRE AERONAVES INSCRITAS EN EL REGISTRO AERONÁUTICO NACIONAL

Los Estados signatarios del convenio de OACI comparten responsabilidades en términos del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aviación civil internacional y de la vigilancia de la misma. Es responsabilidad de los Estados de diseño el proveer la información que considere necesaria para el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves, de acuerdo con el Anexo 8, de OACI.

El procedimiento para el reporte de aeronaves que se inscriben en el Registro Aeronáutico Nacional de Panamá a los Estados de Diseño, se describe a continuación.

El proceso de notificación requiere la coordinación con el Departamento de Matrícula y Aeronavegabilidad.

Una vez la AAC haya matriculado y emitido un Certificado de Aeronavegabilidad a una aeronave, el Departamento de Matrícula de la AAC, le comunicará a la Sección de Documentación Técnica para realizar el proceso correspondiente de notificación al Estado de Diseño.

La Sección de Documentación Técnica le comunicará a la Autoridad Aeronáutica del País de Diseño de la aeronave, que dicha aeronave ha quedado inscrita en nuestro registro de matrícula.

El Coordinador de Documentación Técnica o su designado, debe asegurarse de mantener las publicaciones de los diferentes fabricantes de aeronaves, hélices, accesorios, etc., con la finalidad de recibir información actualizada en lo referente a los manuales, boletines de servicio y cartas de servicios que son emitidas por ellos para el uso de los inspectores de aeronavegabilidad y operaciones.

El Coordinador de Documentación Técnica o su designado, deberá establecer contacto con el organismo de diseño para la concertación de acuerdos que permitan un acceso a la documentación relacionada al mantenimiento de aeronavegabilidad continua de cada modelo de aeronave que se matricule en el Estado panameño por primera vez; mediante el formato **AAC/DOC-TEC/0302**.

Enviar el formato **AAC/DOC-TEC/0302** por el medio más expedito y dejando evidencia del envío, y de ser posible recepción de la misma.

Obtener una copia del formato **AAC/DOC-TEC/0302** y evidencia de envío para ser archivada en el registro de Notificación a Estados de Diseño de aeronave.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo	IX
	Página	7 de 7
	Revisión	01
	Fecha	21/08/2024

9.17. Suscripción a los Fabricantes

Para cualquier requerimiento relacionado al acceso a las suscripciones de los sitios webs del fabricante, el Coordinador de Documentación Técnica o su designado, otorgará el acceso a los Inspectores (PMI / POI) que así lo requieran, en los equipos habilitados para tal fin dentro del espacio físico de la unidad de Documentación Técnica.

En Documentación Técnica se ha establecido un listado con todas las suscripciones a los sitios webs de los fabricantes, formato AAC-DOC-TEC-0303.

El Coordinador de Documentación Técnica o su designado, accede al listado por medio de una contraseña. Véase formato AAC-DOC-TEC-0303.

En el caso de los Inspectores (PMI / POI) requieran acceder al sitio web de los fabricantes fuera de las instalaciones de Documentación Técnica, deberán firmar el Compromiso de Confidencialidad Interna para el uso de sitios webs. (Véase formato AAC-DOC-TEC-0304).

A través de los vínculos mencionados en, formato AAC-DOC-TEC-0303 los inspectores tienen acceso a los catálogos de manuales de las aeronaves donde se podrá verificar la vigencia de los mismos. En caso de que alguno de los vínculos deje de proporcionar la información deseada, el inspector involucrado tiene la obligación de comunicar al Encargado de documentación técnica para proceder a investigar el nuevo vínculo o en último caso a contactar al poseedor del certificado de tipo para que proporcione la información.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo	X
	Página	1 de 7
	Revisión	Original
	Fecha	29/04/2026

CAPÍTULO X - CARTA DE AUTORIZACIÓN

10.1 Carta de autorización (LOA)

Aplica para las siguientes operaciones de Trabajos aéreos - Operación de cualquier aeronave dedicada a servicios especializados tales como agricultura o fumigación, construcción, fotografías, levantamiento de planos, observación y patrulla, búsqueda, salvamento, anuncios aéreos y otros.

10.2 Formularios

AAC/DSA/0301 – Solicitud para obtener de una Carta de Autorización por aeronave (LOA)

AAC/DSA/0302 – Carta de Autorización por Aeronave (LOA)

10.3 Proceso de certificación

El proceso de certificación para obtener una Carta de autorización (LOA) que consta de cinco "fases" relacionadas



Fase I – Pre-solicitud

La AAC proporcionará información al solicitante sobre cómo obtener una carta de autorización donde se establecen las limitaciones referentes al área de operaciones, así como del área de aeronavegabilidad.

Fase II – Solicitud Formal

Recepción del paquete de solicitud formal. - El paquete de solicitud formal puede ser recibido por el sistema de correspondencia de la AAC. El solicitante será informado por el coordinador de Departamento de Operaciones con relación a la aceptabilidad del paquete del solicitante y realizará las coordinaciones pertinentes para efectuar una reunión, si es necesaria, donde se tratará asuntos de la solicitud



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo	X
	Página	2 de 7
	Revisión	Original
	Fecha	29/04/2026

formal. El Operador debe informar en la solicitud, que tipo de actividad estará realizando, según sus capacidades, si la actividad a realizar será privada o comercial.

Revisión Inicial del paquete de solicitud formal. - Una vez recibido el paquete de solicitud es necesario que el equipo revise y determine su aceptación. El paquete contiene:

- 1. Solicitud para obtener una carta de autorización por aeronave (LOA) – AAC/DSA/0301
- 2. Poder del Propietario o Representante Legal (cuando aplique)
- 3. Copia de cédula del propietario, si es persona Natural
- 4. Copia del Certificado de Registro Público vigente del propietario, si es persona Jurídica
- 5. Recibo de Pago del LOA
- 6. Paz y salvo de la aeronave y del operador/propietario
- 7. Seguro de la Aeronave Vigente de acuerdo a la actividad
- 8. Copia del certificado de matrícula
- 9. Copia del certificado de aeronavegabilidad
- 10. Copia de Licencia de Radio
- 11. Copia de Homologación de ruido (si aplica)
- 12. Copia del ultimo retorno a servicio motor y fuselaje
- 13. Listado de la tripulación y su última recurrencia en la aeronave
- 14. Copia de la licencia de la tripulación con su certificado médico vigente

Fase III – Análisis de la documentación

La fase de análisis de documentación es parte del proceso donde los documentos son cuidadosamente revisados para que sean aprobados/aceptados, según corresponda, o rechazados. Esta fase es ejecutada por el equipo de certificación.

Fase IV – Inspección y demostración

Cumplimiento de los reglamentos. - Durante la evaluación, el equipo de certificación determina la habilidad del solicitante para cumplir con los párrafos aplicables del RACP.

Determinación de aprobación o rechazo. - A lo largo de la fase de inspección y demostración el equipo de certificación se asegura que todos los aspectos requeridos de la demostración son observados por el solicitante, y que la determinación de aprobación o rechazo se efectúa para cada aspecto.

Bajo ninguna circunstancia se certificará al solicitante, hasta que el coordinador de operaciones haya determinado que el solicitante es totalmente capaz de cumplir con



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Capítulo	X
	Página	3 de 7
	Revisión	Original
	Fecha	29/04/2026

sus responsabilidades tal como lo establecen las leyes y que cumplirá de manera apropiada con las reglamentaciones vigentes

Fase V – Certificación o Aprobación

Generalidades

Una vez que todos los ítems significativos han sido corregidos, la AAC otorgará al solicitante una Carta de autorización (LOA) por aeronave – AAC/DSA/0302. Esta acción finaliza el proceso de certificación o Aprobación. La Carta de Autorización (LOA) por aeronave, debe estar a bordo de la aeronave durante el vuelo.

10.4 Solicitud para obtener una Carta de Autorización por Aeronave (LOA)

Formato AAC-DSA-0301

10.5 Carta de Autorización por Aeronave (LOA)

Formato AAC-DSA-0302



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Compendio de Formularios	
	Página	1 de 1
	Revisión	07
	Fecha	23/04/2019

FORMATOS

 AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA DEPARTAMENTO DE UNIDAD DE DOCUMENTACION TECNICA CONTROL DE ENTRADA Y SALIDA DE MANUALES Y EXPEDIENTES					
NOMBRE	FECHA DE SALIDA	DESCRIPCION DEL MANUAL/ EXPEDIENTE	FECHA DE LA DEVOLUCION	FIRMA DEL SOLICITANTE	NUMERO DE CASILLA

AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Compendio de Formularios	
	Página	1 de 1
	Revisión	07
	Fecha	23/04/2019

AAC-DOC-TEC-0302 Notificación al Estado de Diseño

 REPÚBLICA DE PANAMÁ AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA DEPARTAMENTO DE UNIDAD DE DOCUMENTACION TECNICA			
NOTIFICACIÓN AL ESTADO DE DISEÑO SOBRE AERONAVES INSCRITAS EN EL REGISTRO NACIONAL / NOTIFICATION TO THE STATE OF DESIGN ON AIRCRAFT ENROLLED IN THE NATIONAL REGISTRY			
INFORMACIÓN POR PARTE DE AERONAUTICA CIVIL DE PANAMA / INFORMATION BY PANAMA CIVIL AERONAUTICS			
PAIS / CIUDAD / COUNTRY / CITY		FECHA / DATE	
PANAMA / PANAMA			
DEPARTAMENTO RESPONSABLE / DEPARTMENT RESPONSIBLE		TELEFONO / TELEPHONE	
DOCUMENTACION TECNICA / TECHNICAL DOCUMENTATION		+(507) 501 9540 or +(507) 501 9100	
PERSONA ENCARGADA / PERSON IN CHARGE		WEB PAGE	
		www.aeronautica.gob.pa	
DIRECCION / ADDRESS		E-MAIL	
Albrook edificio 805 -Panama		doctec@aeronautica.gob.pa	
ESTADO DE DISEÑO / STATE OF DESIGN		COMPAÑÍA FABRICANTE / MANUFACTURER	
	MODELO / MODEL	SERIAL NUMBER	MATRICULA / REGISTRATION
LISTA DE MANUALES REQUERIDOS / REQUIRED MANUALS LIST			
	1. MANUAL DE MANTENIMIENTO / MAINTENANCE MANUAL (MM)		☒
	2. CATALOGO DE PARTE / ILUSTRATE PART CATALOG (IPC)		☒
	3. BOLETINES DE SERVICIO / SERVICE BULLETINS (SB)		☒
	4. MANUAL DE VUELO / FLIGHT MANUAL (FM)		☒
	5. LISTA MAESTRA DE EQUIPO MINIMO / MASTER MINIMUN EQUIPMENT LIST (MMEL)		☒
	6. CARTA DE SERVICIO / SERVICE LETTER (SL)		☒
ESTA FORMA HA SIDO EMITIDA POR LA AUTORIDAD DE AERONAUTICA CIVIL DE PANAMA REFERENTE A LAS AERONAVES LISTADAS ARRIBA, QUE HAN SIDO REGISTRADAS EN PANAMA Y POR LAS CUALES SE SOLICITA LA INFORMACION DE LOS MANUALES LISTADOS, CONFORME AL ANEXO 8 DE OACI / THIS FORM HAS BEEN ISSUED BY THE PANAMA CIVIL AERONAUTICAL AUTHORITY REGARDING THE AIRCRAFT LISTED ABOVE THAT HAVE BEEN REGISTERED IN PANAMA AND FOR WHICH THE LISTED MANUALS IS REQUESTED, IN ACCORDANCE WITH ICAO ANNEX 8			
POR FAVOR ENVIE ESTA INFORMACION A LA SIGUIENTE DIRECCION: (PLEASE FORWARD THE AIRWORTHINESS INFORMATION TO THE FOLLOWING ADDRESS) AUTORIDAD DE AERONAUTICA CIVIL (AAC) Direccion de Seguridad Aérea, Departamento de Aeronavegabilidad, Albrook Edificio No. 805, apartado postal No. 03073 o 03817, zona 0616, Panamá, Republica de Panamá			
FECHA DE AUTORIZACION / AUTORIZATION DATE		AUTORIZADO POR / APPROVED BY	FIRMA / SIGNATURE
			SELLO / STAMP



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Compendio de Formularios	
	Página	1 de 1
	Revisión	07
	Fecha	23/04/2019

AAC-DOC-TEC-0303 Listado de Suscripciones a los Fabricantes

 AUTORIDAD DE AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA DEPARTAMENTO DE UNIDAD DE DOCUMENTACIÓN TÉCNICA LISTADO DE FABRICANTES				
FABRICANTE	PÁGINA WEB	USUARIO Y CONTRASEÑA	CAMBIO DE CONTRASEÑA	INSTRUCCIONES ESPECIALES



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Compendio de Formularios	
	Página	1 de 1
	Revisión	07
	Fecha	23/04/2019

AAC-DOC-TEC-0304 COMPROMISO DE CONFIDENCIALIDAD INTERNA PARA EL USO DE SITIOS WEBS



DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA

DEPARTAMENTO DE DOCUMENTACIÓN TÉCNICA Y AERONAVEGABILIDAD

COMPROMISO DE CONFIDENCIALIDAD INTERNA PARA EL USO DE SITIOS WEBS

Fecha: _____

El presente acuerdo de confidencialidad entre:

Para el uso de los siguientes sitios webs:

y por otra parte, el usuario:

Que para fines del presente serán definidos como "las partes", quienes a su vez se reconocen equitativa y recíprocamente para obligarse y cumplir los siguientes puntos:

Objetivo del acuerdo

Ambas partes acuerdan que todos los datos que se intercambien entre ellas quedará amparado por la obligación de confidencialidad descrita en los puntos del presente acuerdo.

Estipulaciones

PRIMERA. - El usuario se compromete a hacer uso del sitio web para consulta y descarga de manuales y documentos técnicos con responsabilidad, utilizando las credenciales del sitio web de forma confidencial sin divulgar el mismo a terceros.

Las credenciales de todos los sitios webs son estrictamente confidenciales.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Compendio de Formularios	
	Página	1 de 1
	Revisión	07
	Fecha	23/04/2019



SEGUNDA.- La información que se obtenga del sitio web debe ser utilizada única y exclusivamente para fines laborables. Se prohíbe que la misma sea utilizada con fines comerciales o de lucro.

TERCERA.- Cuando se descarga información del sitio web, la misma puede ser guardada por no más de 10 días, pasado este tiempo, la información deberá ser descartada.

- o En caso de que una orden judicial o mandato legal exija la divulgación de la información clasificada por este acuerdo como confidencial. En este caso, el RECEPTOR buscará que el manejo de los datos mantenga su carácter de confidencial

CUARTA.- El presente acuerdo entra en vigor en el momento en que ambas partes lo firman, y mantiene su vigencia después de la finalización de la relación hasta por un periodo de 180 días.

SANCIONES

En caso de que la información clasificada como confidencial sea divulgada o se le dé un uso distinto al mencionado en este convenio, sin importar los motivos y causas, se aplicarán las sanciones mencionadas en el Título VIII Régimen Disciplinario Capítulo I (Las Faltas y Sanciones) (pags.26-27) del Reglamento Interno de Personal de la Autoridad de Aeronáutica Civil de Panamá; así también como de las disposiciones del sitio web, por dicha falta.

Firma de aceptación del usuario:



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Compendio de Formularios	
	Página	1 de 1
	Revisión	07
	Fecha	23/04/2019

AAC-DOC-TEC-0305 AUDITO MANUALES DE OPERADORES

 AUTORIDAD DE AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA DEPARTAMENTO DE UNIDAD DE DOCUMENTACIÓN TÉCNICA AUDITO MANUALES DE OPERADORES NOMBRE DEL OPERADOR: _____												
CÓDIGO USB	CÓDIGO DEL MANUAL	MANUALES	FECHA DE RECIBO / FECHA DE APROBACIÓN	NOMBRE DEL PMI / POI	CICLO DE AUDITORÍA	FECHA DE VENCIMIENTO	REVISIÓN ANTERIOR		REVISIÓN ACTUAL		VÍA DE AUDITO	
							NO DE REV.	FECHA	NO DE REV.	FECHA	WEB	INSPECTOR
		Manual de Operaciones Parte A - Generalidades										
		Manual de Operaciones - Parte B - Información sobre Operaciones de los Aviones										
		Manual de Operaciones - Parte C - Ruta y Aerodromos										
		Manual de Operaciones - Parte D - Entrenamiento de Despachadores										
		Manual de Operaciones Parte D - Entrenamiento de Tripulación de Vuelo										
		Manual de Operaciones Parte D - Tripulantes de Cabina										
		BT37 FCTM										
		BT37 FM										
		BT37 NC NG										
		BT37 QRC NG										
		BT37 QRH NG										
		Lista maestra de equipo mínimo (MMEL)										
		Listado de equipo mínimo (MBL)										
		Manual de Mercancías Peligrosas										
		Manual Operativo de Carga										
		Manual de Peso y Balance										
		Ground De-icing/Anti-Icing Manual										
		Manual de Aseguramiento de la Calidad										
		Manual General de Mantenimiento (MGM)										
		Programa de Mantenimiento										
		Programa de Confabilidad										
		Manual de aprovisionamiento de combustible										
		Manual de Entrenamiento Vol.4										
		Manual para el uso de firmas electrónicas										
		Manual de Procedimientos de Inspección (MPI) (Talleres)										
		Manual de Entrenamiento (Talleres)										
		NDT (Talleres)										
		Manual de Q.A (Talleres)										

AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Compendio de Formularios	
	Página	1 de 1
	Revisión	07
	Fecha	23/04/2019

INSTRUCTIVO:

Código del USB	Número del usb asignado
Código del manual	Código asignado al manual
Nombre del manual	Nombre de los manuales del Operador
Fecha de recibo/ Fecha de Aprobación	Fecha en que se recibe la última revisión o la fecha de aprobación del manual
Nombre del PMI / POI	Nombre del Inspector que entrega el manual
Ciclo de auditoría	Tiempo en que se realiza la auditoría
Fecha de vencimiento	Periodo en que vence el аудito
Revisión anterior	Fecha y número de revisión que se tiene actualmente
Revisión actual	Fecha y revisión actual (manual con nueva modificación)
Vía del аудito	Medio por el cual se realiza la auditoría



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Compendio de Formularios	
	Página	1 de 4
	Revisión	Original
	Fecha	29/04/2026



República de Panamá

Autoridad Aeronáutica Civil de Panamá

Dirección de Seguridad Aérea

Solicitud para obtener una carta de autorización por aeronave (LOA)

FECHA DE LA SOLICITUD	

INFORMACION DE LA AERONAVE			
MATRÍCULA		MARCA	
MODELO		NUMERO DE SERIE	
COLOR DE LA AERONAVE:		FECHA ULTIMA INSPECCION	
NOMBRE DEL PROPIETARIO:			
NOMBRE DEL OPERADOR:			
TIPO DE OPERACIÓN:			
ACTIVIDAD:	PRIVADO ☐ COMERCIAL ☐		
STC INSTALADOS (SI APLICA)			
BASE DE OPERACIONES			
PROVINCIA	TELEFONOS:		
CIUDAD			
CORREO ELECTRONICO			
AREA DE OPERACIÓN			
INFORMACION DEL PILOTO (si es más de un piloto adjuntar la documentación)			
NOMBRE			
FECHA DE LA ULTIMA RECURRENCIA			
DOCUMENTOS REQUERIDOS CON ESTA SOLICITUD			
1 ☐ Copia del Certificado de Registro Público vigente del propietario, si es persona Jurídica	8 ☐ Copia del certificado de aeronavegabilidad vigente		
2 ☐ Copia de cédula del propietario, si es persona Natural	9 ☐ Copia de Licencia de Radio vigente		
3 ☐ Poder del Propietario o Representante Legal (cuando aplique)	10 ☐ Copia de Homologación de ruido (si aplica)		



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA		Compendio de Formularios	
		Página	1 de 4
		Revisión	Original
		Fecha	29/04/2026

4	☐ Recibo de Pago del LOA	11	☐ Copia del ultimo retorno a servicio motor y fuselaje
5	☐ Paz y salvo de la aeronave y el operador	12	☐ Listado de la tripulación y su última recurrencia en la aeronave
6	☐ Seguro de la Aeronave Vigente de acuerdo a la actividad	13	☐ Copia de la licencia de la tripulación con su certificado médico vigente
7	☐ Copia del certificado de matrícula vigente		
NOMBRE Y FIRMA DE LA PERSONA RESPONSABLE O REPRESENTANTE LEGAL			

AAC/DSA/0301



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Compendio de Formularios	
	Página	1 de 4
	Revisión	Original
	Fecha	29/04/2026



República de Panamá

Autoridad Aeronáutica Civil de Panamá

Dirección de Seguridad Aérea

CARTA DE AUTORIZACIÓN POR AERONAVE (LOA)

FECHA DE APROBACIÓN		NÚMERO DE APROBACIÓN	
FECHA DE VENCIMIENTO			
INFORMACION DE LA AERONAVE			
MATRÍCULA		MARCA	
MODELO		NÚMERO DE SERIE	
COLOR DE LA AERONAVE:		FECHA ÚLTIMA INSPECCIÓN	
NOMBRE DEL PROPIETARIO			
NOMBRE DEL OPERADOR			
TIPO DE OPERACIÓN			
ACTIVIDAD:	PRIVADA	☐ COMERCIAL	☐
BASE DE OPERACIONES			
PROVINCIA			
CIUDAD			
CORREO ELECTRÓNICO			
AREA DE OPERACIÓN			
TRIPULACION AUTORIZADA:			
Condiciones Adicionales y específicas / Restricciones:			
1. Se debe llevar a bordo una copia de esta autorización en la aeronave en todo momento. 2. No está permitido el trasporte de pasajero y carga. 3. Ninguna persona puede ser transportada en esta aeronave durante el vuelo a menos que esa persona sea esencial para el propósito del vuelo. 4. La aeronave solo debe ser operada por pilotos que posean los certificados o licencias correspondientes, emitido o validado por el país de registro de la aeronave. 5. El piloto al mando de esta aeronave debe tener una habilitación de categoría / clase apropiada. Además, si es necesario para el tipo de aeronave a volar, el piloto al mando también debe tener una habilitación de tipo apropiada emitido o validado por Panamá bajo el libro VI del RACP.			



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Compendio de Formularios	
	Página	1 de 4
	Revisión	Original
	Fecha	29/04/2026

6. Todos los vuelos deben llevarse a cabo de conformidad con las operaciones generales y de vuelo aplicables.
7. Seguro de la aeronave, daños a terceros y tripulación
8. Esta autorización será válida hasta la fecha de su vencimiento a menos que sea reemplazada, suspendida o cancelada por la AAC.

PROGRAMA DE MANTENIMIENTO

La aeronave debe ser mantenida de acuerdo a los requisitos del libro IV de mantenimiento y el Libro X del RACP.

Completar las inspecciones: _____

El mantenimiento debe ser realizado por un técnico de mantenimiento de aeronaves con licencia panameña, de acuerdo con los requisitos del libro VIII o Taller Aeronáutico Nacional Certificado bajo el Libro XVIII del RACP.

CONTROL Y SEGURIDAD OPERACIONAL

Planes de vuelo realizados de acuerdo al libro X del RACP (Cuando

Aplique) Reglas de vuelo: VFR diurno.

Coordinación con ATC par espacios aéreos controlados y operaciones de bajo nivel (Cuando aplique)

Evaluación del riesgo antes de cada vuelo.

LIMITACIONES:

Las operaciones son realizadas de acuerdo al Libro X y cualquier otro libro del RACP que aplique.

Operaciones fuera de Panamá, requiere la aprobación por la AUTORIDAD AERONAUTICA del país.

EQUIPAMIENTOS:

- En caso de Autorizaciones para fumigación se deben cumplir con los equipos requeridos para esa actividad. De igual forma se deben cumplir los requisitos y permisos fitosanitarios que apliquen.
- En caso de Autorizaciones para Prospección pesquera se deben cumplir con los equipos requeridos para esa actividad.

**Este LOA Autoriza a realizar operaciones específicas. Debe cumplir todas las regulaciones aplicables de operación, aeronavegabilidad, licencias y registros de matrícula.
ESTE DOCUMENTO DEBE SER LLEVADO A BORDO DURANTE EL VUELO**

NOMBRE Y FIRMA AUTORIZADA	
	Firma Autorizada

AAC/DSA/0302



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Compendio de Formularios	
	Página	1 de 1
	Revisión	07
	Fecha	23/04/2019

COMPENDIO DE FORMULARIOS

Formulario	Rev.	Fecha	Descripción
AAC/DSA/0319	07	23/04/2019	CARTA DE CUMPLIMIENTO
AAC/DSA/0313a	0	28/12/17	REGISTRO DE ENTRENAMIENTO OJT DE PERSONAL DE SEGURIDAD AÉREA DE LA AAC
AAC/DSA/0313b	0	28/12/16	FORMULARIO DE EVALUACIÓN - ENTRENAMIENTO DE PERSONAL DE AAC
AAC/DSA/0330	0	28/12/2017	EVALUACIÓN DE UN ANÁLISIS DE RIESGO
AAC/DOC-TEC/0301	0	27/07/2017	CONTROL DE SALIDAS Y ENTRADA DE MANUALES Y EXPEDIENTES
AAC/DOC-TEC/0302	0	27/07/2017	NOTIFICACIÓN AL ESTADO DE DISEÑO
AAC/DOC-TEC/0303	0	27/07/2017	FORMULARIO GENÉRICO DE VIGILANCIA E INSPECCIÓN
AAC/DSA/301	Original	29/04/2026	SOLICITUD PARA OBTENER UNA CARTA DE AUTORIZACIÓN POR AERONAVE (LOA)
AAC/DSA/302	Original	29/04/2026	CARTA DE AUTORIZACIÓN POR AERONAVE (LOA)



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN SEGURIDAD AÉREA MANUAL DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA	Anexo 1	
	Página	1 de 1
	Revisión	Original
	Fecha	21/08/2024

ANEXO 1

CALCULO DE PERSONAL				
Paso 1: ACTIVIDADES DEL DEPARTAMENTO DE OPERACIONES (sólo aerolíneas)				
Actividad de Vigilancia Planificada	Actividad del área	Frecuencia anual	Horas promedio por tareas	Horas requeridas
	Realizar verificaciones de competencia [Conduct PC checks]	331	8	2,648
	Inspeccion de mercancía Peligrosa	30	8	240
	Vigilancia a la Seguridad Operacional (SMS)	60	8	480
	Observaciones de verificaciones de competencia [Observe PC check]	144	8	1,152
	Realizar verificaciones de competencia (IDTA) [Conduct PC checks Delegates]	2,700	8	21,600
	Inspección de plataforma [Ramp inspection]	24	8	192
	Inspección de ruta en cabina de mando (domestico)	2	4	8
	Inspección de ruta en cabina de mando (internacional)	10	8	80
	Inspección de estación (nacional)	4	8	32
	Inspección de estación (internacional)	40	8	320
	Inspección de base principal	12	8	96
	Inspección de experiencia operacional [IOE inspection]	650	14	9,100
	Inspección de deshielo antihielo [Anti-ice inspection]	8	8	64
	Inspección a los manuales y checklists	6	80	480
	Inspección de los registros del operador (pilotos) [Pilot records inspection]	5	8	40
	Inspección de programa de entrenamiento [Training program inspection]	6	8	48
	Inspección de las operaciones desde el ATC [ATC operations inspection]	5	8	40
	Inspección de control operacional [Operational control inspection]	5	8	40
	Actividades de vigilancia solicitada [On demand surveillance activities]	100	8	800
	Horas requeridas para vigilancia planificada			37,460
	Número de inspectores requeridos			24.0
Actividad de Vigilancia No Planificada	Actividad del área	Frecuencia anual	Horas promedio por tareas	Horas requeridas
	Auditoría regulatoria de operaciones de aviones comerciales [Regulatory Audit of Commercial Aeroplane Operations]	3	40	120
	Inspección de facilidad de servicio de escala (ala fija) [Station Facility (fixed wing) inspection]	5	24	120
	Inspección de cabina de mando en nuevas rutas (ala fija) [Cockpit Enroute (fixed wing)]	5	24	120
	Inspección de rampa no planificada (incluye vigilancia intensificada) [Unplanned Ramp Inspection (includes heightened surveillance)]	1	24	24
	Horas requeridas para vigilancia no planificada			384
Actividad de Renovación	Número de inspectores requeridos			0.2
	Actividad del área	Frecuencia anual	Horas promedio por tareas	Horas requeridas
	Evaluaciones de simuladores domésticos [Simulator Evaluation (Domestic)]	11	8	28
	Evaluaciones de simuladores extranjeros [Simulator Evaluation (Foreign)]	20	24	480
	Certificaciones de pilotos [Pilot Certification]	0	0.25	0
	Horas requeridas para renovación			508
Actividades de certificación	Número de inspectores requeridos			0.3
	Actividad del área	Frecuencia anual	Horas promedio por tareas	Horas requeridas
	Programación de re-certificación de AOC [AOC Re-Certification Scheduled]	2	20	40
	Aprobación específica de mercancía peligrosa	2	30	60
	Certificación de AOC [AOC Certification]	2	1,920	3,840
	Exámenes oral y práctico a pilotos [Pilot Oral and Practical Exams]	3,180	2	6,360
	Exámen de vuelo para licencia inicial [Flight Tests for Initial License]	1,044	4	4,176
	Verificaciones en ruta [Route Checks]	25	16	400
	Evaluación de simuladores domésticos inicial [Simulator Evaluation Initial (Domestic)]	1	8	8
	Evaluación de simuladores extranjeros inicial [Simulator Evaluation Initial (foreign)]	4	24	96
	Aprobación del RNP AR APCH [RNP AR APCH]	1	80	80
	Aprobación del APV/Ibaro-VNAV [APV/Ibaro-VNAV]	1	80	80
	Aprobación del RNAV 1/2 [RNAV 1/2]	1	80	80
	Aprobación del RNAV 5 [RNAV 5]	1	80	80
	Aprobación RNP 10 [RNP 10]	1	80	80
	Aprobación del Electronic Flight Bag [Electronic Flight Bag]	1	100	100
	Aprobación operacional RVSM [RVSM Operational Approval]	3	40	120
	Aprobación CAT I/III [CAT I/III]	1	480	480
	Aprobación LVTO [LVTO Approval]	1	240	240
	Horas requeridas para certificación			16,320
	Número de inspectores requeridos			10.5
Miscelaneos	Actividad del área	Frecuencia anual	Horas promedio por tareas	Horas requeridas
	Tareas de gestión [Management Tasks]	700	1	700
	Resolución de problemas de seguridad operacional [Resolution of Safety Concerns]	100	8	800
	Inspectores adicionales requeridos para cubrir "type rating" planificados y no planificados [Additional Inspectors Require for Scheduled/Non-Scheduled Type Rating Coverage]	0	8	0
	Investigación de accidentes e incidentes [Accident/Incident Investigation]	6	40	240
	Tiempo de traslado para evaluaciones	0	24	0
	Vigilancias de examinadores designados [Designated Examiner Oversight]	3	8	24
	Instrucción del personal Tecnico	42	80	3,360
	Acciones de cumplimiento [Enforcement Action]	6	40	240
	Horas requeridas para miscelaneos			5,364
Total	Número de inspectores requeridos			3.44
	Total de inspectores requeridos en horas			60,036
	Número de inspectores a tiempo completo implicados			38.5





PARA USO OFICIAL

PARA USO OFICIAL

REPÚBLICA DE PANAMÁ
CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA

Panamá, 14 de abril de 2026

RESOLUCIÓN No.1149-DNFG

“Por la cual se deja sin efecto la Resolución No.1331-DNFG del 8 de abril de 2025”.

EL CONTRALOR GENERAL DE LA REPÚBLICA
EN USO DE SUS FACULTADES CONSTITUCIONALES Y LEGALES

CONSIDERANDO QUE:

El Artículo 55 de la Ley 32 de 8 de noviembre de 1984, Orgánica de la Contraloría General, modificada y adicionada por la Ley 351 de 22 de diciembre de 2022, establece las funciones específicas del Contralor General de la República, entre las cuales se encuentran las establecidas en los literales “c” y “ch”, referentes a refrendar los actos de manejo que impliquen erogación o afectación de patrimonios públicos.

El Parágrafo del citado Artículo 55, le atribuye al Contralor General la facultad de delegar sus atribuciones en otros funcionarios de la Contraloría General de la República, salvo las establecidas en los literales “a”, “d”, “f”, “i” y “j”.

En la Resolución No.1331-DNFG del 8 de abril de 2025, publicada en Gaceta Oficial No.30257-A y en la Resolución No.275-DNFG de 4 de febrero de 2026, publicada en Gaceta Oficial No.30462, se efectúan delegaciones de refrendo sobre los actos de manejo de bienes y fondos públicos.

Luego de analizar la aplicación de las delegaciones otorgadas mediante Resolución No.275-DNFG de 4 de febrero de 2026, publicada en Gaceta Oficial No.30462, se ha considerado realizar actualización de las delegaciones previas otorgadas.

RESUELVE:

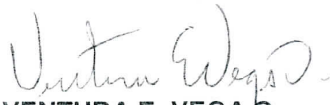
PRIMERO: Dejar sin efecto la Resolución No.1331-DNFG del 8 de abril de 2025, publicada en Gaceta Oficial No.30257-A, mediante la cual se efectuaron delegaciones de refrendo, sin límite de cuantía, sobre los actos de manejo de bienes y fondos públicos.

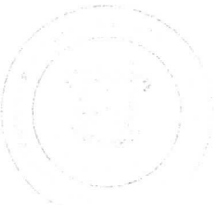
SEGUNDO: Esta Resolución empezará a regir a partir de su aprobación y se ordena su publicación en la Gaceta Oficial.

FUNDAMENTO DE DERECHO: Artículo 55 de la Ley 32 de 8 de noviembre de 1984.

Dado en la ciudad de Panamá, a los catorce (14) días del mes de abril de 2026.

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

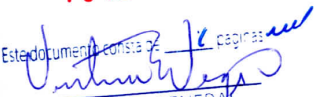

VENTURA E. VEGA P.
Secretario General


Contraloría General de la República
Despacho Superior
COPIA AUTENTICADA DEL ORIGINAL


ANEL FLORES
Contralor General



15 ABR 2026

Este documento consta de 7 páginas

SECRETARIA GENERAL

