

REPÚBLICA DE PANAMÁ
ASAMBLEA LEGISLATIVA
LEGISPAN

Tipo de Norma: DECRETO EJECUTIVO

Número: 7

Referencia:

Año: 1937

Fecha(dd-mm-aaaa): 19-01-1937

Título: POR EL CUAL SE REGLAMENTA EL SERVICIO DE AVIACION COMERCIAL CON ITINERARIO FIJO.

Dictada por: SECRETARIA DE RELACIONES EXTERIORES Y COMUNICACIONES

Gaceta Oficial: 7466

Publicada el: 26-01-1937

Rama del Derecho: DER. AERONÁUTICO Y DEL ESPACIO

Palabras Claves: Aviación, Rutas aéreas, Aerolíneas

Páginas: 7

Tamaño en Mb: 1.044

Rollo: 86

Posición: 954

GACETA OFICIAL

ORGANO DEL ESTADO

ANO XXXIV

Panamá, República de Panamá, Martes 26 de Enero de 1937

NÚMERO 7408

CONTENIDO

SECRETARIA DE RELACIONES EXTERIORES Y COMUNICACIONES

Decreto 7, de 19 de Enero, por el cual se reglamenta el servicio de aviación comercial con itinerario fijo.

Decreto 77, de 1933, relacionado con la Junta Nacional de Farmacia.

Movimiento de las Noterías.

Movimiento de la Alcaldía del Distrito Capital.

Avales y Edictos.

Servicio de Correos.—Correos de Correos para el Exterior.

LABOR EN RELACIONES EXTERIORES Y COMUNICACIONES

Queda reglamentado el servicio de Aviación Comercial

DECRETO NÚMERO 7 DE 1937
(DE 19 DE ENERO)

por el cual se reglamenta el servicio de aviación comercial con itinerario fijo.

El Presidente de la República,

en uso de sus facultades legales,

DECRETA:

CAPITULO I

Líneas aéreas

Artículo 1º Desde la promulgación de este Decreto el Secretario de Relaciones Exteriores y Comunicaciones, Presidente de la Comisión de Aviación, ordenará el examen y calificación de todas las líneas nacionales aéreas que se ocupen en el tránsito interno y extranjero, para establecer el tipo mínimo de seguridad para su funcionamiento, así como la expedición de licencias y certificados de transporte aéreo interno con itinerario fijo, el cual está Presidente de la Comisión de Aviación, como lo juzgue necesario, fijará el término de expiración y las causas de suspensión o revocación de estos documentos y de cualesquiera otros certificados.

Artículo 2º Ninguna aeronave de ninguna línea aérea podrá funcionar en asuntos de tráfico interno sino con un certificado de línea aérea y de acuerdo con los términos de dicho certificado, ni podrá navegar en contravención de los reglamentos sobre aviación; ni hacer funcionar ninguna aeronave en la República de Panamá, en forma distinta a lo establecido por dicho reglamento.

CAPITULO II

Funcionamiento de líneas aéreas

Artículo 3º El Presidente de la Comisión de Aviación o sus representantes, ordenará autorizar a los aeroplanos en primer término conforme a las leyes, decretos y reglamentos, la observancia de los reglamentos de aviación, los cuales estarán obligados a cumplir los aeroplanos que operen con certificados de líneas aéreas, e igualmente a cumplirlos cuando sea necesario, el funcionamiento de todas las

líneas aéreas que se ocupen del tránsito interprovincial fijo conforme a itinerario. En consecuencia, el Presidente de la Comisión de Aviación queda facultado para regularizar la expedición, suspensión o revocación de todos los certificados de que tratan los reglamentos generales y especiales que comprenden las aeronaves, los pilotos, el personal de curso y cualesquiera otros, siendo entendido, tanto expresa como implícitamente, que el que recibe uno de esos certificados deberá cumplir con los Reglamentos de Tráfico Aéreo y con cualesquiera otros requisitos que en cada caso prescribiere el Presidente de la Comisión cuando necesario y adecuado establecer.

Artículo 4º Podrá obtenerse autorización general para itinerarios adicionales, viajes especiales, etc., pero tal autorización se concederá sólo cuando el empresario cuente con naves aéreas y personal suficiente para realizar estos itinerarios adicionales, sin perjuicio de los itinerarios existentes ni del mantenimiento satisfactorio de equipos. Esas autorizaciones deberán obtenerse del Asesor Técnico.

CAPITULO III

Definiciones

Artículo 5º Para los efectos de este Decreto, se entiende por certificado de línea aérea un documento o carta escrita y sellada por el Presidente de la Comisión de Aviación, en la cual se autoriza al poseedor de dicho documento para hacer funcionar una empresa que dicha carta sellada y expedida de modo particular sujeta a emienda, suspensión o revocación. Los términos de cada carta de autorización que se conceda de conformidad con este Decreto, se considerarán como parte del certificado y tendrán el mismo efecto como si estuvieran incorporados en él.

Artículo 6º Se entiende por carta de autorización, un documento que contiene las especificaciones bajo las cuales se ha concedido o otorgado un certificado de línea aérea. Cuando una línea aérea presentada voluntariamente para ser autorizada, o por exigencia de las autoridades, dicha carta deberá ser expedida por el titular de la línea aérea, o por el representante de dicho titular de funcionamiento de la línea aérea.

CAPITULO IV

Operación de líneas aéreas

Artículo 7º Las líneas aéreas que operen en el territorio de la República de Panamá, y que operen en el extranjero, deberán cumplir con los reglamentos de aviación que se aplican a ese

negocio, deberá obtener del Presidente de la Comisión de Aviación un certificado para poder hacerlo, y no podrá hacerse funcionar tal línea sin tal certificado, válidamente concedido y en plena vigencia, o en violación de los términos de dicho certificado.

Artículo 8º. Los certificados que expida el Presidente de la Comisión, de conformidad con el artículo anterior, deberán someterse a la consideración de la Comisión Nacional de Aviación, para su aprobación o improbiación. Igual procedimiento se seguirá cuando se trate de la suspensión o revocación de dichos certificados.

Artículo 9º. Antes de que sea expedido un certificado de línea aérea por el Presidente de la Comisión de Aviación, la parte o partes interesadas deberán hacer la solicitud del mismo explicando que se proponen iniciar o continuar la clase de servicio a que se refiere dicho certificado, el cual será aprobado por la Comisión de Aviación. Cada certificado deberá ir acompañado, por lo menos, de una carta de autorización.

Artículo 10. La alteración de un certificado de línea aérea puede consistir, según la ocasión lo indique y conforme lo revelen los progresos de la aeronáutica, en adición, limitación u cambio hacia en él, si el Presidente de la Comisión de Aviación considera que tal alteración es necesaria o adecuada. Cuando se desee hacer cualquier cambio en el manejo o funcionamiento de una línea, en variación del que aparece en la solicitud inicial, registrada en la Oficina de la Comisión de Aviación o en solicitudes adicionales hechas posteriormente, deberá ser aprobada la enmienda por dicha Comisión por medio de una carta de autorización separada.

Artículo 11. La Comisión de Aviación determinará en los casos de cambio de funcionamiento o manejo, si tal cambio afectará o no su elegibilidad para que se otorgue carta de autorización, su interés en el cambio de estaciones terminales o intermedias, cambio de pilotos, bases aéreas, despachadores, manuales de operación y mantenimiento, informaciones aprobadas sobre el tiempo etc.; y determinará asimismo si son adecuados los cambios proyectados en vez de los aprobados originalmente, o en la ruta a seguir, y si se han tomado o no las providencias de auxilio mínimo de navegación. Cualquier cambio de vuelo diurno o nocturno, requerirá, como es obvio, el equipo, facilidades y experiencias esenciales, antes de ser aprobado.

CAPITULO V

Vías aéreas

Artículo 12. Toda vía aérea, línea o ruta sobre la cual se efectúan operaciones de línea aérea conforme a itineraria, deberá estar provista de las facilidades de navegación aérea que se consideren necesarias por la Comisión de Aviación.

Artículo 13. Toda vía aérea se considerará que tiene 50 millas de anchura y que se extiende más allá de cada estación terminal a una distancia no mayor de 25 millas.

Artículo 14. Se considera una división aquella parte de una línea aérea que un piloto vuela en élite volando. Deberá hacerse solicitud de carta de autorización para cubrir cada división.

Artículo 15. Se define la línea aérea como una ruta que se sigue entre una y otra estaciones terminales, o entre las mismas, en la vía y desde un punto a otro del rumbo, el que se estima ser la línea central o todo el arco de la aerovía.

Artículo 16. Podrá volarse por otra ruta de una división, con tal de que se haya expedido una nueva carta de autorización que cubra dicha ruta, previa solicitud expresa al respecto.

Aeropuertos terminales

Artículo 17. Los Aeropuertos terminales deberán llenar los requisitos mínimos en cuanto a seguridad y tamaño, y respecto a las obstrucciones de vuelo tolerables, a fin de que sea seguro el funcionamiento de los barcos aéreos que se usen.

Campos intermedios

Artículo 18. Los campos intermedios, marcados convenientemente y que cumplan con todos los requisitos en cuanto a tamaño, y respecto a obstrucciones de vuelo, que permitan el funcionamiento seguro de los aeroplanos que allí se usen, estarán situados entre aeropuertos a intervalos que no excedan de 50 millas, a menos que las condiciones del terreno los hagan impracticables e imposibles.

Equipo del aborizado

Artículo 19. Las rutas por donde haya vuelos nocturnos deberán estar adecuadamente alumbradas, incluyendo los campos terminales e intermedios, debidamente marcados con luces.

Información atmosférica

Artículo 20. Deberá proveerse un servicio adecuado, respecto a las condiciones atmosféricas, en las terminales y a lo largo de la ruta, para asegurar información meteorológica eficiente. Los informes meteorológicos deberán suministrarse en fórmulas adecuadas y procedentes de fuentes autorizadas, y sólo se usarán datos de predicción, a menos que estén verificados al nivel del mar.

Comunicación terrestre

Artículo 21. Entre las terminales y los demás puntos de la ruta, se requiere una forma adecuada de comunicación conforme las circunstancias lo hagan necesario.

CAPITULO VI

Naves aéreas de ruta

Artículo 22. Las naves aéreas o aeroplanos deberán tener los requisitos indispensables de eficiencia aérea y estar provistos de todos los aparatos, instrumentos y equipo adecuados, ser adaptables a la naturaleza de los servicios a que se les destina y a las condiciones en que éstos se hagan. Las aeronaves de recorros múltiples se clasificarán para ciertas operaciones de línea aérea por medio de ensayos y pruebas de funcionamiento.

Aeronaves de todo tipo

Artículo 23. Deberá poseer un número suficiente de aeronaves clasificadas y marcadas, con sus aviones y sus aparatos, a cargo de los pilotos que se destinan, y se poseerán de modo que se asegure el cumplimiento de las operaciones.

Artículo 24. Una lista de tales aeronaves será suministrada con la solicitud original para su funcionamiento, se la mantendrá al día dando todos los informes relacionados con el mantenimiento, al fabricante, modelo de la aeronave, fecha de fabricación, número de partes instaladas, número y tipo de los motores, fuerza de empuje, etc. Debe tenerse en cuenta las condiciones favorables para el comercio respectivo y R. P. M. al nivel del

mar y a su mayor altura de marcha dentro del mismo *crucero* de la aerovía.

Artículo 25. Toda aeronave autorizada deberá tener los siguientes equipos e instrumentos, en buen estado de servicio y en buenas condiciones de manejo, y llenar los siguientes requisitos:

- a) Cinturones de seguridad para el piloto y para los pasajeros;
- b) En cada compartimento de máquinas, un extinguidor de incendio de tipo autorizado debidamente colocado;
- c) Las aeronaves con camarotes para el transporte de pasajeros, deben estar equipadas, por lo menos, con un extinguidor portátil de un cuarto de galón por lo menos, que pueda ser alcanzado desde la puerta de entrada por los pasajeros;
- d) Los compartimentos para los tanques de gasolina deberán estar debidamente ventilados y con desagües adecuados;
- e) Las aeronaves deben estar provistas de aberturas para la inspección de cada una de las partes de dichas aeronaves;
 - i) Botiquines de primera cura;
 - g) Un equipo de instalaciones eléctricas de conformidad con las disposiciones vigentes sobre la materia;
 - h) Diarios de abordo y de la máquina;
 - i) Un taquímetro para cada máquina o motor;
 - j) Un aforador o medidor de la presión del aceite, siempre que se empiece este sistema;
 - k) Un termómetro para agua siempre que se usen motores enfriados con agua; y termómetros para aceite cuando se usen motores enfriados por aire;
 - l) Un altímetro.

Artículo 26. Las especificaciones de funcionamiento para las aeronaves que se usen en líneas aéreas de itinerario fijo, deberán llenar ciertos requisitos mínimos, los cuales serán fijados por la Comisión de Aviación.

Artículo 27. Antes de que una aeronave dedicada a funcionar en una aerovía, o que un piloto de aerovía puedan ser autorizados por la Comisión de Aviación para dedicarse a vuelos de transporte de pasajeros conforme a itinerario, el gerente de la línea aérea se hará responsable de dar instrucciones adecuadas al piloto en cuanto al uso y limitaciones de la aeronave en condiciones normales y anormales de vuelo; y tales instrucciones incluirán el uso del equipo, de los aparatos accesorios, y todas las demás instrucciones incidentales para el manejo de la aeronave.

Artículo 28. Cualquier avión en que el piloto se encuentre enteramente separado de los pasajeros, deberá estar provisto de una apertura de comunicación, adecuada, entre el compartimento del piloto y el de los pasajeros.

Artículo 29. Los aviones multimotores deberán ser capaces de un vuelo continuo cuando una de sus máquinas no pueda funcionar. Tales aviones multimotores podrán funcionar en todas las aerovías llevando el máximo de carga autorizada, en el caso de que uno de las motores falle durante alguna de las operaciones, siempre que se llenen los requisitos que enseguida se enumeran:

- (1) *Vuelo visual o por contacto*: El avión deberá

ser capaz de continuar el vuelo por la vía autorizada hasta el próximo campo de aterrizaje, y al hacerlo debe ser capaz de salvar todo obstáculo al vuelo sabiendo a 500 pies por lo menos.

- (2) *Vuelo instrumental y ciego*: El avión deberá ser capaz de obviar todos los obstáculos en el vuelo de mayor altura por las rutas autorizadas, por lo menos a 1,000 pies.

- (3) *Arranque, ascensión y rodéo para aterrizaje*: La aeronave debe ser capaz de arrancar con el máximo de peso de carga autorizado, remontándose a una velocidad adecuada y haciendo círculos o *rodéos* para aterrizaje en todos los puertos que se piense usar como terminales o estaciones de parada. Se considerará que el avión está "arancando", en este caso, cuando haya llegado a un punto, en relación con un aeropuerto dado, donde no hay una pista adecuada o suficiente terreno para efectuar un aterrizaje seguro parando los motores restantes.

- (4) *Aviones de un sólo motor*: Los aviones de un sólo motor podrán funcionar en todas las aerovías durante las horas de luz diurna con tal de que dichas aerovías tengan terreno adecuado para aterrizajes. Se considerarán como inadecuados, los pantanos extensos, bosques, masas de agua y montañas. Sobre tales terrenos, inadecuados para aterrizaje, sólo podrán usarse aviones multimotores previamente aprobados.

- (5) Podrán hacerse excepciones en las reglas que requieren equipo multimotor sobre terrenos inadecuados respecto a equipos que estaban funcionando regularmente antes del 31 de Diciembre de 1936.

- (6) *Aviones para vuelos por encima del agua*: Conforme a esta regla se permitirán los vuelos por encima de extensiones de agua únicamente durante el día, y por sobre una ruta autorizada que sea mayor que la distancia de deslizamiento sobre la costa, pero no mayor de 50 millas fuera de la costa. Para estos vuelos deberán usarse aeronaves flotantes multimotores, o aviones anfíbios o aviones terrestres multimotores provistos de flotadores aprobados. Tales aviones deberán ser capaces de acuatizar y de mantenerse a flote por lo menos durante 10 horas. Deberá llevarse el mismo equipo que para el vuelo por encima de tierra y además raciones de alimentos para emergencia, así como señales luminosas y voladores, pudiendo usarse ambas señales de preferencia, y tendrán a la vista, salvavidas, u otros medios de flotación aprobados, para cada persona a bordo.

- (7) *Instrumentos*: Los aviones para aerovías estarán equipados con los siguientes instrumentos, debidamente calibrados e instalados, además de los instrumentos mecánicos tipo *standard* requeridos para aviones autorizados:

- a) Un indicador aprobado de inclinación (*bank and turn*);
- b) Una brújula debidamente magnetizada y compensada;
- c) Un indicador de velocidad aérea de tipo aprobado;
- d) Un indicador aprobado que señale la escala de ascensión;
- e) Un indicador de altitud aprobado para presión barométrica, para lo cual se proveerá el "tipo sensible";
- f) Un medidor de rpm de máquina de tipo aprobado y visible todo el funcionamiento del piloto.

CAPITULO VII

De los aviadores

Artículo 30. Deberá emplearse un número adecuado de aviadores debidamente calificados, que sean del todo competentes en cualquiera de las fases de operación en particular, inclusive el uso de instrumentos, accesorios y demás auxiliares necesarios para las operaciones para las cuales se expide el certificado. El Presidente de la Comisión de Aviación podrá exigir que las tripulaciones de los aviones que se empleen incluyan personal bien calificado, además del piloto comandante, según sea necesario para llevar a cabo con seguridad la operación respectiva.

(1) *Primer Piloto:* El primer piloto debe tener el comando durante el funcionamiento y la navegación de la aeronave, y deberá: a) Tener una licencia de transporte; b) Una calificación para el tipo de aeronave que se emplee, y c) Estar perfectamente familiarizado con la aeronave, sus facilidades y recursos, antes de ser autorizado para funcionar en cualquiera de sus secciones, por haber volado por lo menos 5 veces en viaje redondo como piloto o copiloto; haber aterrizado en todos los campos terminales, intermedios y de emergencia y haber usado todos los recursos y facilidades de comunicación para tal navegación aérea; d) Haber demostrado su habilidad para volar bajo *instrumentos*, guiándose únicamente por los instrumentos, antes de encargarse de vuelo con pasajeros, y por lo menos cada 90 días en lo sucesivo, por medio de una prueba de aptitud, de acuerdo con la sección respectiva del manual aprobado de operaciones de la compañía; e) Tener su nombre y el tipo o tipos de aeronaves que se le haya autorizado a manejar, inscritos en la carta de autorización que abarque la sección de la ruta; f) No volar por ninguna otra ruta mientras no haya sido autorizado para hacerlo por el Asesor Técnico de Aviación; g) Ser competente en todas las fases de la operación respectiva, incluyendo el uso del equipo de la aeronave, los aparatos, accesorios y demás auxiliares necesarios en ella; h) Su autorización para volar por sobre aquella división de la ruta será cancelada, automáticamente, después de noventa días de ausencia o falta de vuelo por sobre tal división. Si tal ausencia no pasa de seis meses, se le podrá conceder nueva autorización después de que haya efectuado un viaje redondo sin pasajeros, o como copiloto con o sin pasajeros. Si la ausencia de la división de la ruta ha sido mayor de seis meses, el piloto deberá obtener la aprobación de la Comisión de Aviación antes de ser restablecido en sus deberes.

(2) *Copiloto:* Se requiere un copiloto, que posea licencia de transporte con o sin calificación para el tipo particular de aviación que se emplee en los siguientes casos: a) Cuando la aeronave tenga capacidad para 11 pasajeros o más de este número; b) Cuando el piloto tenga que volar 5 o más horas consecutivas de cada 24 sin tener un período de descanso aprobado por la Comisión de Aviación y en un avión que tenga capacidad para 7 o más pasajeros; c) El copiloto o el operador de radio podrán servir como mayordomo o como asistente de camarotes, salvo que circunstancias de una ruta particular o de un servicio especial justifiquen, razonablemente otro arreglo o lo hagan necesario; d) Cuando el *licenciado en vuelo* no califica para el comando de un avión, el portador de una licencia convalidada limitada podrá actuar como copiloto.

(3) *Tiempo de vuelo:* a) El piloto en comando debe hacer la entrada debida en el *Diario de abordo*, del total efectivo del tiempo de vuelo;

c) Un copiloto que tenga licencia de transporte podrá hacer la entrada en dicho *Diario* del 50% de dicho tiempo de vuelo, o todo el tiempo durante el cual sea único manipulador de los controles, con tal de que si pasa de 50% del tiempo, el total de tiempo así volado lo certifique el primer piloto; d) Un primer piloto no volará más de 124 horas en ningún mes, ni tal máximo de 124 horas cada mes por más de 4 meses consecutivos, ni más de 1200 horas en un período de 12 meses; e) Al llegar a este máximo, un piloto no volará en exceso de 30 horas durante un período cualquiera de 7 días, ni más de 8 horas en un período de 24, siempre y cuando que se hayan hecho los arreglos del caso para que cada piloto tenga relevo en los vuelos de 24 horas, dentro de cada período de 7 días; f) Un copiloto no debe volar más de 125 horas por mes; g) *Excepciones:* Mediante solicitud sujeta a la aprobación de la Comisión de Aviación, la estricta aplicación de la limitación del tiempo de vuelo de 125 horas podrá modificarse, pero sólo en circunstancias excepcionales que no pongan en peligro la seguridad de la aeronave y de sus pasajeros y tripulantes.

(4) *Operador de radio:* El primer piloto o el copiloto podrán servir en calidad de operador de radio, cuando a causa de la naturaleza de la ruta, del equipo o del método de funcionamiento, se considere necesario que haya un radio-operador permanente, el cual servirá como miembro aparte de la tripulación.

(5) *Despachador de Aviones:* Cada Compañía suministrará un número adecuado de empleados competentes encargados del despacho de todos los aviones, los cuales deberán ser aprobados por el Presidente de la Comisión de Aviación y figurar en la lista contenida en la carta de autorización respectiva. Tales despachadores de aviones se requerirán en todas las estaciones terminales y en aquellas paradas intermedias que señale la Compañía y que el Presidente de la Comisión de Aviación haya aprobado, a fin de que autoricen la salida de los aviones y los despachen.

(6) *Requisitos:* Todo despachador de aviones demostrará que posee el debido conocimiento y experiencia en lo siguiente: a) Utilización de los informes sobre el tiempo y los servicios meteorológicos; b) Reglamentos de la aviación acerca de las correcciones de las líneas aéreas; c) Naturaleza y peculiaridades del terreno y de las obstrucciones para el vuelo en la sección de la línea aérea bajo su dirección; d) Auxiliares y facilidades para la navegación aérea que se usan tanto en los aviones como en tierra; e) Contenido del manual de operaciones de la compañía y calificaciones y características de todo el personal empleado en su sección.

(7) *Deberes:* Cada uno de los despachadores de aviones en cada una de las divisiones de una línea aérea itineraria deberán ser autorizados por un despachador de aviones por medio de la expedición de una fórmula de salida debidamente expedida y que lleve su firma. Deben estar en su puesto cumpliendo con su deber, por lo menos 30 minutos antes de tal operación y continuará allí hasta cuando la aeronave haya aterrizado, al completar un viaje o la supervigilancia del despacho haya sido asumida por el despachador de la sección adyacente, o hasta cuando se le haya relevado en debida forma. Debe tener perfecto conocimiento de las reglas especiales de su compañía relativas al despacho y a los honorarios acordados que se aplican a las operaciones itinerarias de las aeronaves. Siempre que ocurran variaciones en los programas regulares, el despachador deberá advertir los momentos que se le ordenen, o cualesquiera otras órden-

nes para vuelos especiales que sean necesarios y convenientes. Deberá hacer uso adecuado del servicio de informaciones sobre posición, de las comunicaciones y del servicio meteorológico. Cada despachador de aeronaves deberá hacer, por lo menos, un viaje redondo cada 30 días sobre las aerovías de su división, viajando de preferencia como copiloto o como ayudante en el compartimiento del piloto.

CAPITULO VIII

Organización terrestre

Artículo 31. Toda aeronave deberá ser mantenida continuamente en perfectas condiciones de vuelo, de conformidad con los modelos y prácticas establecidas. Con este fin serán señalados ciertos períodos fijos para inspección, reparación y limpieza general de las aeronaves, máquinas, helices, instrumentos, radio y demás unidades esenciales para el vuelo. A este fin los operadores de aeronaves deberán estar provistos de manuales de mantenimiento, de equipo adecuado y de facilidades apropiadas.

Artículo 32. Los períodos fijados para inspección y reparación general de que se trata en este reglamento, deberán ser aprobados por escrito por el Presidente de la Comisión de Aviación, sobre la base de las prácticas y condiciones y de los métodos de mantenimiento y de las facilidades que se empleen.

Artículo 33. Se empleará un personal adecuado para el servicio terrestre, es decir, mecánicos de aeroplanos y de motores debidamente licenciados, técnicos y otros obreros debidamente distribuidos en el campo, para efectuar las operaciones terrestres auxiliares de los vuelos y que sean razonables y necesarios para la operación segura y ordenada de los transportes, tal como se hayan autorizado. Otro equipo esencial, como luces del aeropuerto, radio sobre tierra, camiones de campo, tractores, y demás material necesario, se mantendrán en buenas condiciones de servicio. Además se proveerán los medios para el transporte seguro de los pasajeros desde y hacia las aeronaves, con el personal del caso.

CAPITULO IX

Manual de operaciones

Artículo 34. Cada operador de aerolínea deberá estar provisto de una manual de operaciones corriente y lo mantendrá para cada división de la línea aérea, manual que contendrá una sección aprobada por la Comisión de Aviación. Tal aprobación será considerada como parte de este reglamento, y sus disposiciones se aplicarán y tendrán la misma fuerza y efecto como si estuvieran incorporadas en él.

Artículo 35. Para obtener la aprobación de tal sección, el operador preparará un borrador de la misma y lo someterá al Asesor Técnico de Aviación para que lo considere, y cuando éste lo haya considerado, lo someterá a la Comisión de Aviación, recomendando su aprobación o improbación.

Artículo 36. La sección del manual contendrá: a) Copia de la carta de autorización de la división correspondiente; b) Las disposiciones generales del Reglamento de la Línea Aérea que afectan las operaciones de la división; c) Las disposiciones sobre operaciones que sean requeridas pero que no estén específicamente cubiertas en el Reglamento de aerolíneas, tales como vuelos, mínimos, máximos, requisitos para exámenes, etc., que afecten a la división respectiva; d) Cuando est-

isto para su distribución, el manual deberá estar en forma de hojas sueltas, de preferencia en tamaño de bolsillo. Cada página deberá estar numerada y fechada. Una copia le será entregada al Asesor Técnico de Aviación, una a cada piloto y una a cada miembro de la organización de operadores que tenga conexión con las operaciones.

Artículo 37. No se hará ningún cambio en la edición aprobada del manual sin la aprobación del Asesor Técnico de Aviación. El operador mantendrá un registro de los que tengan copias autorizadas y, luego que se haya hecho algún cambio, enviará a cada tenedor autorizado una nueva página que concuerde al nuevo cambio.

Artículo 38. La sección aprobada del manual, cuando surja la necesidad, será adicionada oportunamente por boletines e informaciones debidamente distribuidas y fijadas en lugar visible, según el caso, y luego serán leídas y marcadas con sus respectivas iniciales por todo el personal de la compañía al cual atañen dichas informaciones.

CAPITULO X

Operaciones de vuelo

Artículo 39. Los itinerarios serán fijados sobre la base de la potencia máxima que desarrollen las máquinas en un *crucero*, o sea durante el viaje, tal como están instaladas en las aeronaves, y según funcionen en éstas. Todas las aeronaves de aerovías al ser puestas a prueba para clasificarlas, serán examinadas a fin de determinar las velocidades de marcha o *crucero* que deben ser aprobadas.

Artículo 40. Toda nave aérea destinada a viaje con itinerario, deberá llevar suficiente combustible y aceite para volar 45 minutos adicionales del tiempo requerido para el vuelo hasta la próxima parada itineraria o estación de reaprovisionamiento. El aprovisionamiento de combustible y aceite para estos 45 minutos adicionales deberá efectuarse sin perjuicio del requerido para volar en condiciones anormales de tiempo y de viento. Este margen tiene por objeto prevenirse contra la posibilidad de consumo extraordinario, pérdidas mecánicas u otras contingencias imprevistas. La anotación debida se hará en el permiso de salida o manifiesto de vuelo para hacer constar la cantidad de combustible y de aceite que haya en la aeronave al comenzar el vuelo.

Artículo 41. Siempre que se opere sobre vías aéreas en las cuales las facilidades terrestres hayan sido establecidas como parte del equipo de la aerovía, toda nave aérea irá provista de, por lo menos, un método aprobado de recepción por radio, con el fin de recibir señales radiográficas e informaciones atmosféricas. Si la aerovía no estuviere provista de facilidades radiográficas terrestres, podrá usarse un sistema adecuado de señales visuales aprobado por el Asesor Técnico de Aviación, en vez del equipo de radio requerido.

Artículo 42. Para todo vuelo de itinerario se requerirán los siguientes requisitos generales: a) El piloto y el copiloto, si los hubiere, serán los únicos manipuladores de los controles de la aeronave mientras esté volando; b) Cada vuelo de itinerario podrá cancelarse, o demorarse, suspenderse o cancelarse mediante autorización de un despachador de aeronaves aprobada por el Asesor Técnico de Aviación. La misma y la forma en que tal autoridad ha de ejercerse, deberán ser aprobadas por el Asesor Técnico de Aviación. Para cada vuelo deberá llenarse debidamente la fórmula de despacho o mani-

fiesto de salida, por el despachador autorizado, el piloto y el mecánico; c) No se comenzará ningún vuelo cuando haya una probabilidad conocida de condiciones peligrosas; d) El piloto deberá haber sido autorizado para volar por la ruta en cuestión y deberá estar convencido, según su propio juicio, de que el vuelo podrá efectuarse con seguridad; e) Las condiciones atmosféricas, incluidas en datos precedentes de fuente autorizada, deberán ser iguales o mejores que las señaladas como mínimo en la fórmula de salida aprobada para la ruta específica; f) En el momento del arranque, el cielo y la visibilidad en el punto de partida deberán ser no menos claros que el mínimo autorizado para el arranque según esté especificado en el manifiesto de salida para la ruta respectiva así como en el manual de operaciones aprobado de la compañía; g) En el lugar para donde seiga el avión, el cielo y la visibilidad deberán ser constantes o con tendencias a mejorar, y no ser menores que el mínimo autorizado que especifique la sección aprobada del manual de operaciones de la compañía, hasta el lugar de su destino; h) La predicción del tiempo que se haya aprobada para el viaje, deberá indicar condiciones de vuelo no inferiores al mínimo especificado en la sección aprobada del manual de operaciones de la compañía hasta el lugar de su destino; i) Dicho punto de destino deberá quedar situado dentro del alcance de la provisión de combustible del aeroplano, sin incluir la reserva requerida; j) Se exigirá cumplimiento estricto de las reglas de tránsito aéreo; k) Se utilizará toda el área efectiva de aterrizaje y arranque en todos los campos de vuelo; l) Antes de la carrera de arranque la máquina o máquinas deberán ser sometidas individualmente a prueba, a toda velocidad, a excepción de las máquinas o motores sobrecargados, las cuales deben ser sometidas a prueba en el arranque de ascenso y a la presión múltiple especificada por el operador para las condiciones particulares del caso. La temperatura deberá ser correcta y examinada cada uno de los magnetos; m) El primer piloto deberá probar los controles o frenos y determinar si están libres y funcionan con propiedad; n) Inmediatamente antes del arranque el piloto deberá maniobrar el aeroplano para colocarlo en posición de poder observar todo tránsito de ingreso; ñ) Hasta donde sea practicable, inmediatamente después del arranque, la aeronave no podrá hacer maniobras de inclinación o de vueltas (*banks*), sino cuando haya alcanzado por lo menos una altura mínima de 500 pies; o) Toda aeronave debe evitar toda maniobra innecesaria para el progreso seguro y ordenado del vuelo; p) La aeronave no deberá desviarse de la aerovía prescrita, que es de 25 millas a la derecha y a la izquierda de la línea de curso, excepto cuando las circunstancias hagan ese desvío necesario, como medida de seguridad, a causa de las malas condiciones atmosféricas, o por otras causas inevitables. Tal desvío deberá ser explicado por escrito por el piloto, en informe rendido al gerente de operaciones, quien a su turno deberá suministrar los mismos informes al Asesor Técnico de Aviación.

Artículo 43. Vuelo visual o por contacto con las dunas: El vuelo visual o por contacto debajo de nubes sueltas o nubes compactas durante las horas del día, por medio de instrumentos, para vuelos de períodos cortos, cuando sea incidental y temporalmente necesario para efectuar la operación de dicho vuelo, se permitirá con una aeronave unimotor o multimotor, lo cual se podrá autorizar con tal de que: a) La ruta tenga terminos adecuados de aterrizaje; b) Que en ningún momento el aeroplano vuele a menos de 500 pies del suelo, de las cúspides o laderas de montañas, cerros u otras obstruc-

nos para el vuelo, excepto en los casos de arranque y aterrizaje; c) Podrá concederse autorización aprobada para operaciones limitadas sobre o por encima de la niebla local o de las nubes, a los operadores, con tal de que las limitaciones definidas en cuanto al tiempo o condiciones atmosféricas, el cielo y el terreno, estén especificadas en la sección aprobada del manual de operaciones de la compañía.

Artículo 44. Vuelo visual o por contacto en la obscuridad: El vuelo visual o por contacto debajo de nubes sueltas o nubes compactas durante las horas de obscuridad por medio de instrumentos, para vuelos de períodos cortos, cuando es incidental y temporalmente necesario para efectuar la operación de dicho vuelo, se permitirá en aeroplanos multimotores, y podrá concederse autorización para volar en esa forma con tal de que: a) La aeronave multimotor cumpla con el Capítulo 6, Artículo 29 de este Decreto; b) Que un radio receptor esté instalado y funcionando, con capacidad para recibir señales de radio y transmisiones meteorológicas; c) Que durante las horas de obscuridad la aeronave no vuele a menos de 500 pies del suelo, de las cúspides o laderas de las montañas y cerros, ni de otras obstrucciones para el vuelo, excepto para aterrizar o arrancar.

Artículo 45. Vuelo instrumental intencional: Las estipulaciones de este Decreto proveen vuelo instrumental intencional por encima o a través de la niebla, nubes sueltas o compactas, o por entre estas, durante períodos de tiempo de alguna duración indeterminada en horas de obscuridad o a la luz del día, en aeronaves multimotores; y podrá darse autorización para volar así, con tal de que: a) La aeronave multimotor cumpla con el capítulo 6 de este Decreto; b) Que lleve instalado y funcionando un radio-receptor capaz de recibir señales de radio y transmisiones meteorológicas. En vez de lo anteriormente dicho podrán emplearse juegos completos de radio-brújula por duplicado, de tipo aprobado, separados; c) Que un radio-fanal adecuado esté funcionando y pueda ser usado a todo lo largo de la ruta del vuelo; d) Que se mantenga comunicación en ambas direcciones con las estaciones terrestres; e) Que en el punto de donde se arranca haya un radio-fanal con el cual esté familiarizado el piloto; f) Que en el punto de salida las condiciones de cielo y visibilidad estén despejadas y se mantenga constantes o estén mejorando, y que no sean inferiores al mínimo autorizado para aterrizar conforme a la sección aprobada del manual de operaciones de la compañía; g) Que haya un aeropuerto o campo intermedio equipado con fanal de radio, situado dentro del alcance del combustible del aeroplano, la provisión de reserva exclusiva, distinto del punto de aterrizaje de destino y que tenga un cielo constante o con tendencia a mejorar, no menor de 2 millas de visibilidad; h) Que el método de arranque y ascensión sea conforme a lo especificado por la sección aprobada del manual de operaciones de la compañía; i) Que en todo tiempo el aeroplano vuele por lo menos a 1,000 pies por encima de toda obstrucción al vuelo, excepto al arrancar y aterrizar; j) Que en caso de cambios atmosféricos no previstos en el momento del arranque original, el piloto pueda obtener un cambio de la autorización de salida, por radio, dando por un momento autorizado, y además, que dicha solicitud de cambio y la conservación en ambas direcciones, resultante de tal solicitud, quede registrada en el diario o libro de vuelo (*radio log*); k) Que se emplee un método de descenso tal como está especificado en la sección aprobada del manual de operaciones de la compañía.

CAPÍTULO XI

Informes periódicos

Artículo 46. Los portadores de cartas de autorización.
 Artículo 47. Deberá rendirse informe al Asesor Técnico de Aviación, los informes sobre operaciones que se les requieran de tiempo en tiempo.

Artículo 47. Deberán rendirse informe al Asesor Técnico de Aviación, de toda interrupción mecánica, inmediatamente después de ocurrida dicha interrupción.

Artículo 48. Una copia del informe diario de la compañía, sobre dificultades mecánicas, debe estar a disposición del Asesor Técnico de Aviación.

Artículo 49. Igualmente deberá rendirse informes al Asesor Técnico de Aviación, de toda interrupción atmosférica, inmediatamente después de ocurrida dicha interrupción, llenando la fórmula respectiva.

CAPÍTULO XII

Excepciones

Artículo 50. Cuando circunstancias o condiciones inusitadas lo justifiquen, la Comisión de Aviación podrá permitir o requerir excepciones a cada uno de los artículos de este Decreto, siempre que dichas excepciones se consideren necesarias y oportunas.

CAPÍTULO XIII

Artículo 51. Sufrirán multa de 25 a 100 balboas, o suspensión temporal o definitiva de licencia o revocación de Certificado de Línea Aérea, o ambas penas, según la gravedad de la falta, las personas naturales o jurídicas, que incurran en las siguientes faltas: a) Haber funcionar en la República de Panamá una aeronave, cuando no se le haya expedido el debido certificado; b) Violar los Decretos reglamentarios de la aviación en la República de Panamá; c) Violar los requisitos específicos que aparezcan en el certificado de líneas aéreas; d) Elevar operaciones contrarias a la seguridad y al interés público; e) Dejar de rendir oportunamente los informes que se les soliciten por el Presidente de la Comisión de Aviación, o el Asesor Técnico; f) Hacer declaraciones falsas o engañosas al hacer la solicitud del certificado, o en cualquiera de los informes requeridos por el Presidente de la Comisión de Aviación; y g) Perforar, alterar, desfigurar o contrahecer un certificado de línea aérea, o por hacer o tratar de hacer uso, a sabiendas, de tal certificado fraudulento, sin perjuicio de la responsabilidad penal en que hubiere incurrido.

Comuníquese y publíquese.

Dado en Panamá, a los diez y siete días del mes de Enero de mil novecientos veintiseis y siete.

A. D. AROSEMENA.

El Secretario de Relaciones Exteriores y Comunicaciones.

J. E. LIVERON.

Junta Nacional de Farmacia

DECRETO NUMERO 77 DE 1926
 (DE 28 DE DICIEMBRE)

Acordado Número 3

Artículo 1. Toda medicina por necesidad farmacéutica o medicina de patente todo medicamento que se prepara

en la venta, cuando y en cualquier manera uniforme, sea a granel y en botellas, ampollas, o en cualquier envase, o el nombre por el cual se le haya registrado.

Artículo 2. Toda medicina en la República sólo las Farmacias, de conformidad con el artículo 1.º, de los artículos autorizados al Consejo Nacional de Farmacia, o a un farmacéutico de medicina de cualquier facultad nacional de Farmacia, llevarán un registro de todas las medicinas de patente que se fabrican o venden.

Artículo 3. Toda medicina de patente que se fabrica o vende, debe llevar un registro de su fabricación y venta.

(a) Cuando la medicina de patente se vende anteriormente a la fecha de su registro, el farmacéutico que la vende, antes de su venta, y en cualquier momento, tendrá el derecho de solicitar al Consejo Nacional de Farmacia, o al farmacéutico que la vende, que se le permita vender, como antes, hasta el momento en que se le haya expedido el certificado respectivo, o a cualquiera de las autoridades de la escuela de farmacia que se le haya expedido el certificado respectivo, que se le permita vender, como antes, hasta el momento en que se le haya expedido el certificado respectivo.

(b) Cuando la venta de una medicina de patente existiera en cualquier país, antes de haber sido registrada en el mismo país de su fabricación u origen, quedará de hecho prohibida su importación y venta.

(c) La Junta Nacional de Farmacia, administrada a la Secretaría de Hacienda y Fomento los datos de toda medicina de patente cuya importación o venta prohibida y también no habrá carácter del público por medio de la prensa.

(d) Para poder vender en el país, después de la vigencia del presente Decreto, cualquier medicina de patente, debe ser antes de haber sido registrada, el farmacéutico deberá presentar un certificado de la autoridad correspondiente del país donde se fabrica dicha medicina, en que conste haber sido elaborada en Laboratorio que funcione legalmente en el país de origen y que su venta esté permitida allí.

Este certificado debe estar autorizado por el Consulado de Panamá en el país respectivo.

Artículo 4. Toda la medicina de patente que se prepare en el país, antes de haber sido registrada, deberá tener en el momento de su venta, en un envase, el nombre o nombres de las sustancias que la componen, y los nombres de los farmacéuticos que la preparan, y el nombre de la Farmacia, o de la persona que la prepara, en cualquiera de las ciudades de Panamá, Colon, Doleña, Nevada, Occidente, Ecuador, Villa de Reyes, y Barro Colorado, Asunción, El Estero, El Valle, Chiriquí, o Acandía, así como el precio de venta de la medicina, o cualquiera otra sustancia que la Junta Nacional de Farmacia considere conveniente registrar. La medicina de patente que se vende en el país, debe escatimar la cantidad total que se vende el mes, o la que corresponda a un día, en cualquier día.

Artículo 5. La Junta Nacional de Farmacia podrá, en cualquier momento, ordenar el análisis de cualquiera medicina de patente nacional o extranjera, y si de dicho examen resultare que es peligrosa o nociva para la salud pública, podrá prohibir su expendio.

Artículo 6. Si es posible expresarse en las etiquetas, prospectos, o envases de las medicinas de patente, de las sustancias que las componen, y en cualquier momento, podrá ordenar el análisis de cualquiera medicina de patente nacional o extranjera, y si de dicho examen resultare que es peligrosa o nociva para la salud pública, podrá prohibir su expendio.

Artículo 7. Toda medicina de patente de cualquiera facultad de medicina, o de cualquiera facultad de farmacia, que se vende en el país, debe llevar un registro de su fabricación y venta.

Artículo 8. Los laboratorios de medicina de patente, y los farmacéuticos que vendan medicinas de patente, deben llevar un registro de su fabricación y venta, y de la cantidad de cada una de las medicinas de patente que se venden en el país.