

REPÚBLICA DE PANAMÁ
ASAMBLEA LEGISLATIVA
LEGISPAN

Tipo de Norma: DECRETO

Número: 147

Referencia:

Año: 1932

Fecha(dd-mm-aaaa): 23-08-1932

Título: REGLAMENTARIO DE LA AVIACION COMERCIAL.

Dictada por: SECRETARIA DE GOBIERNO Y JUSTICIA

Gaceta Oficial: 06384

Publicada el: 25-08-1932

Rama del Derecho: DER. ADMINISTRATIVO

Palabras Claves: Aviación, Viajes, Normas técnicas y especificaciones

Páginas: 8

Tamaño en Mb: 1.945

Rollo: 93

Posición: 1739

GACETA OFICIAL

ORGANO DEL ESTADO

AÑO XXIX.—Nº 6384

Panamá, República de Panamá, Jueves 25 de Agosto de 1932

VALOR: B/. 0.05

LABOR EN GOBIERNO Y JUSTICIA

Definitivamente queda reglamentado el servicio de Aviación Comercial en el territorio de la República

DECRETO NUMERO 147 DE 1932
(DE 23 DE AGOSTO)

Reglamentario de la Aviación Comercial.

El Primer Designado, En Ejercicio del Poder Ejecutivo,
en uso de sus facultades legales,

DECRETA:

CAPITULO I

Comisión de Aviación

Art. 1º La aviación civil en la República de Panamá dependerá de una Comisión de Aviación presidida por el Secretario de Gobierno y Justicia; se compondrá de cinco miembros nombrados por el Poder Ejecutivo y de un Consejero o Asesor Técnico Aeronáutico, quien tendrá derecho a tomar parte en las deliberaciones de la Comisión pero quien no tendrá derecho al voto, y se regirá por las disposiciones de este Decreto. La Comisión de Aviación nombrará un Secretario que llevará un registro de las actas de todas las sesiones de la Comisión y toda la correspondencia necesaria.

CAPITULO II

Definiciones

Art. 2º El término "Aeronave" significa cualquier aparato concebido ahora o que se invente más tarde, y que esté en uso o se destine a la navegación o vuelo por el aire, a excepción de los paracaídas u otros aparatos que se destinen a la misma navegación pero que se usan principalmente como equipos de seguridad.

Art. 3º "Aeronave Oficial" es una aeronave para uso exclusivo del Gobierno.

Art. 4º "Aeronave Civil" es cualquier aeronave que no sea aeronave oficial.

Art. 5º "Aeronave de la República de Panamá", significa cualquier nave aérea que haya sido registrada conforme a las disposiciones de este Decreto.

Art. 6º "Aeronauta" es cualquier individuo, inclusive la persona del comandante, y cualquier piloto, mecánico o miembro de la tripulación, que dedique a la navegación en aeronave, que está volando por el aire, o que participe en la inspección, examen o reparación de aeronaves.

Art. 7º "Facilidades para la navegación aérea" es una frase que incluye, según este decreto, cualquier aeropuerto, campos de aterrizaje, emergencia, faros, estructuras de señales, señales radiográficas para encontrar la dirección o rumbo, comunicación radiográfica u otro medio eléctrico, y cualquiera otra estructura o medio que se use para dirigir la navegación aérea.

Art. 8º "Aeropuerto" es cualquier localidad, ya sea marítima, fluvial o terrestre, que se destine al aterrizaje y a la salida de aeronaves y en las cuales se les prestan facilidades para su refugio, aprovisionamiento y reparación; o cualquier lugar que se use regularmente para recibir o desembarcar pasajeros o carga aeronáutica.

Art. 9º Por "Espacio aéreo", debe entenderse el espacio de aire que se extiende verticalmente sobre un área cualquiera que pueda señalarse.

Art. 10. "Seguridad aérea" (*) o "Aeronavegabilidad" (**) significa conformidad con los requisitos prescritos por este decreto o con disposiciones diferentes aprobadas por el Secretario de Gobierno y Justicia.

Art. 11. "Comercio aéreo" significa transporte parcial o total de personas u objetos en aeronaves de alquiler o aeronavegación en desarrollo de un negocio, o aeronavegación necesaria de un lugar a otro para el manejo de un negocio.

Art. 12. "Comercio aéreo interprovincial o extranjero" es el comercio aéreo entre cualesquiera provincias o distritos y un lugar cualquiera fuera de ellos; o entre puntos situados dentro de la misma provincia o distrito, pero a través del espacio aéreo de un lugar fuera de aquellos o situados del todo dentro del espacio aéreo de cualquier distrito.

Art. 13. "Ruta aérea civil" significa una ruta en el espacio aéreo navegable, señalada por el Secretario de Gobierno y Justicia como ruta para el comercio aéreo interprovincial o extranjero.

Art. 14. Por "Ciudadano de la República de Panamá" se entenderá: 1) un individuo en el goce de la ciudadanía panameña; 2) una asociación cuyos miembros son todos ciudadanos de la República de Panamá; 3) una corporación o compañía creada u organizada en la República de Panamá o según sus leyes, y cuyo presidente y las dos terceras partes o más de su junta directiva u otros de los directarios de ella, según sea el caso, son ciudadanos de la República de Panamá, y de la cual por lo menos el 51% de las acciones con derecho a voto están controladas por personas que gozan de la ciudadanía panameña.

Art. 15. "Campos de aterrizaje para emergencia", significa cualquier: (*) Término empleado en la Convención de La Habana. (**) Palabra inventada, que parece traducir exactamente "airworthiness".

lugar en que puede efectuarse un aterrizaje en caso de emergencia, sin poner en peligro vidas o propiedades en el campo de aterrizaje.

Art. 16. "Aterrizaje forzoso" indica la obligación de aterrizar por accidente, por mal tiempo o por otra necesidad o causa.

Art. 17. Por "Espacio aéreo navegable" se entiende el espacio aéreo superpuesto a la altitud mínima de seguridad de vuelo, prescrita según las disposiciones del artículo 24, párrafo c), espacio aéreo que estará sujeto al derecho público de libertad de navegación aérea interprovincial y extranjera, de conformidad con las estipulaciones de este Decreto.

Art. 18. "Inspector", es toda persona nombrada por el Secretario de Gobierno y Justicia para que inspeccione las aeronaves y las facilidades de la navegación aérea.

Art. 19. "Aeronave autorizada" significa toda aeronave que haya obtenido licencia del Secretario de Gobierno y Justicia.

Art. 20. "Persona", significa cualquier individuo, compañía, asociación o corporación.

Art. 21. "Dueño registrado" significa el individuo, asociación, compañía o corporación que ha presentado al Secretario de Gobierno y Justicia prueba suficiente de propiedad, aceptable para los fines de la obtención de licencia.

Art. 22. "Vuelo solo", significa que una persona ha emprendido sola un vuelo, siendo único piloto y comandante de la aeronave.

Art. 23. "República de Panamá", cuando se usa ese término en su sentido geográfico, significa el territorio que comprende las diversas provincias y distritos de la República de Panamá, inclusive sus aguas territoriales y el espacio aéreo encima de ellas.

Art. 24. El alcance de este Decreto se extiende:

a) Al registro de aeronaves que se otorgará si el dueño solicita tal registro ante el Director de Aeronaves. Ninguna aeronave podrá ser registrada si no es una aeronave civil perteneciente a un ciudadano de la República de Panamá y que no ha sido registrada según las leyes de un país extranjero, o no se trata de una aeronave oficial perteneciente al Gobierno Nacional o al de una Provincia o Municipio o al de una subdivisión política de cualquier país. Toda aeronave registrada según este párrafo se conocerá como aeronave de la República de Panamá.

b) A la calificación de aeronaves de la República de Panamá en cuanto a su idoneidad, la cual se hará como se dispone más adelante. El Secretario de Gobierno y Justicia podrá recalificar las aeronaves en cuanto a su navegabilidad basándose en informes obtenidos de tiempo en tiempo.

c) Al examen y la calificación periódicos de los aeronautas al servicio de aeronaves de la República de Panamá en cuanto a su competencia para tal servicio.

d) Al examen y calificación de las facilidades de la navegación aérea de que pueda disponerse para uso de las aeronaves de la República de Panamá en cuanto a su conveniencia para tal uso.

e) A la reglamentación del tráfico aéreo para la navegación, protección e identificación de las aeronaves, inclusive las reglas relativas a las altitudes para vuelos de seguridad y para la prevención de colisiones entre aeronaves.

f) A la concesión y término (caducidad), y la suspensión y revocación de los certificados de registro de aeronaves y de aeronautas, y de cualesquiera otros certificados que se consideren necesarios.

CAPITULO III

Los vuelos

Art. 25. Las aeronaves deben obtener licencia antes de transportar personas u objetos de alquiler, o a través de la República de Panamá, así:

1. Entre dos o más provincias o entre el extranjero.

2. Entre dos puntos de una provincia, si parte del vuelo es por encima de otra provincia.

3. Entre dos puntos de una provincia, si el vuelo total es de acarreo entre puntos de provincias o países diferentes.

4. Dentro del espacio aéreo de cualquier distrito de la República de Panamá.

5. Entre dos puntos de provincias o distritos diferentes de la República de Panamá, o para cualquier país extranjero o de esa procedencia, en operaciones de manejo o desarrollo de algún negocio, como cuando la aeronave se usa en negocios en una provincia o distrito de la República de Panamá y vuela hasta otra provincia o distrito en tal servicio en tal provincia o distrito. Aplicada la regla a hechos concretos, incluye toda aeronave que se use en la Provincia a) con fines de exhibiciones o para el acarreo de personas u objetos de alquiler, y que vuela hasta la Provincia b) con los mismos fines de exhibición y acarreo de personas u objetos de alquiler. Incluye también vuelos interprovinciales llevando anuncios pintados o desplegados sobre el aeroplano. Incluye también el transporte de directores o empleados de una compañía, en vuelos interprovinciales en beneficio de los negocios de la compañía.



Art. 26. Las aeronaves que se usen únicamente para fines recreativos y no comerciales no necesitan obtener licencia aunque emprendan vuelos interprovinciales, pero a discreción del dueño podrán obtener licencia, en cuyo caso deberán llenar todos los requisitos de una aeronave autorizada. Está autorizada o no, toda aeronave debe desplegar la marca de identificación que se le haya señalado.

Art. 27. Las aeronaves pertenecientes a la República de Panamá deberán ser autorizadas por el Secretario de Gobierno y Justicia si así lo solicita la agencia operadora.

Art. 28. Las aeronaves que pertenezcan a provincias o municipios de la República de Panamá, o a subdivisiones políticas de aquellas, serán autorizadas por el Secretario de Gobierno y Justicia y calificadas en cuanto a su aerohabilidad del mismo modo que otra aeronave cualquiera, siempre que se solicite la licencia y que la nave aérea sea usada exclusivamente para el servicio oficial.

Art. 29. Como el Gobierno de la República de Panamá tiene completa soberanía en el aerospacio de todas las tierras y aguas de la República de Panamá, con exclusión de todas las naciones extranjeras, ninguna aeronave que forme parte de las fuerzas armadas de cualquier país extranjero podrá volar por sobre la República de Panamá, sino de acuerdo con la autorización que para ello haya concedido el Secretario de Gobierno y Justicia.

Art. 30. Las aeronaves extranjeras que no formen parte de las fuerzas armadas de un país extraño, sólo podrán volar por sobre la República de Panamá cuando hayan sido autorizadas en la forma prevista más adelante en este mismo artículo; y obtenida tal autorización esas aeronaves y los aeronautas que las sirven quedarán sujetos a los requisitos del art. 24, a menos que estén exentas según el artículo siguiente.

Art. 31. Siempre que las aeronaves civiles de la República de Panamá obtengan permiso para volar en un país extranjero o sobre su espacio aéreo sin exigirles el registro, calificación y licencia a sus aeronautas, las aeronaves registradas de ese país que no sean parte de sus fuerzas armadas, y los aeronautas autorizados que las sirven, podrán operar en el territorio sobre el cual tiene jurisdicción la República de Panamá, sin necesidad de registro y licencia expedida por el Departamento de Gobierno y Justicia de la República de Panamá. Tales aeronaves extranjeras no emprenderán operaciones de comercio aéreo interprovincial o intraprovincial, y deberán observar las reglas de tráfico aéreo. Antes de emprender cualquier vuelo por sobre la República de Panamá o territorio sometido a su jurisdicción, deberá notificarse al Secretario de Gobierno y Justicia, por escrito, el nombre del dueño, su dirección y las marcas de registro que ostente la aeronave, y los propósitos con que se hace el vuelo.

Art. 32. Las aeronaves de propiedad de extranjeros residentes en la República podrán obtener marcas de identificación, pero no podrán emprender operaciones de comercio aéreo interprovincial o intraprovincial.

Art. 33. Las aeronaves registradas de la República de Panamá no podrán hacer vuelos ni operaciones de comercio aéreo en la República de Panamá o en sus distritos, en nombre o por cuenta de ningún individuo, compañía firma o corporación que no esté capacitada para obtener licencia para tales aeronaves.

Art. 34. Toda aeronave, para obtener licencia y registro, debe poseer aerohabilidad y estar equipada de acuerdo con los requisitos exigidos por el Secretario de Gobierno y Justicia; no debe estar registrada según las leyes de ningún país extranjero y debe pertenecer:

- A un ciudadano de la República de Panamá; o
- A una compañía cuyos miembros sean todos ciudadanos de la República de Panamá; o
- A una corporación organizada según las leyes de la República de Panamá, y cuyo presidente y las dos terceras partes por lo menos de sus Directores o gerentes sean ciudadanos panameños, y que asimismo el 51% de las acciones con derecho a voto están controladas por ciudadanos panameños; o
- Al Gobierno de la República de Panamá, o a una de sus Provincias, distritos o subdivisiones políticas.

Art. 35. El registro de una aeronave, es su inscripción, en un registro oficial de licencias que se llevará por la Secretaría de Gobierno y Justicia, como aeronave de la República de Panamá. Las aeronaves no autorizadas, aún cuando hayan sido inscritas para los fines de identificación requeridos por la ley, no son aeronaves registradas según el significado de esta estipulación.

Art. 36. La fecha de fabricación y la de remodelación y los nombres del fabricante y del remodelador de una aeronave, junto con el número de serie de la fábrica, la clasificación del modelo y el tipo de la máquina, deben estar permanentemente fijados en un lugar visible de cada aeronave, por medio de una placa metálica, en el compartimiento del piloto, con el fin de que pueda ser distinguido de cualquiera otra aeronave.

Art. 37. Todas las máquinas que se usen en aeronaves autorizadas, deberán llevar una placa de identificación. Dicha placa deberá estar adherida a la máquina en forma tal que pueda ser visible cuando la máquina haya sido instalada en la aeronave.

Art. 38. Los siguientes informes deben constar en la placa de identificación: nombre o designación de la máquina, nombre del fabricante, número del modelo, número de serie, grado de velocidad del motor aprobado, y potencia gradual aprobada.

Art. 39. Los compartimientos para espaldas deben llevar una placa bien visible que declare el máximo de carga para el cual dichos compartimientos han sido aprobados por el Secretario de Gobierno y Justicia.

Art. 40. El fabricante deberá especificar la capacidad de cada tanque de gasolina, en la placa que se indica en el artículo 38, o en otra placa colocada cerca de las válvulas de alimentación de combustible en el compartimiento del piloto. Además, las tapaderas de cada tanque de gasolina o de aceite deberán estar marcadas de modo que indique la capacidad de cada tanque.

Art. 41. Cualquier fabricante al por mayor de aeronaves, máquinas o impulsores exactamente similares en tipo, estructura, materiales, conjunto y ejecución, podrá solicitar del Secretario de Gobierno y Justicia, bajo juramento, que se le expida certificado de aprobación de ese tipo, solicitud que por duplicado deberá acompañar a los datos que se indica en los requisitos de Aerohabilidad. Los datos o la declaración de prueba y el diseño deberán llevar la firma del ingeniero responsable, considerándose esta información con el carácter de confidencial.

Art. 42. El certificado de Tipo Aprobado se expedirá a condición de que en los días 1° de Enero y 1° de Julio de cada año el fabricante presente

su declaración jurada al Secretario de Gobierno y Justicia, que demuestre el número de aeronaves, máquinas o impulsores contruidos según el certificado de tipo aprobado durante los seis meses inmediatamente anteriores a la presentación del informe, con una declaración de que ninguna aeronave, máquina o impulsor que se ha construido bajo la protección de ese certificado se ha apartado de los términos del mismo.

Art. 43. Antes de que se expida una licencia para aeronave, su dueño deberá presentar, bajo juramento, ante el Secretario de Gobierno y Justicia una solicitud por tal licencia, hecha en fórmulas que para el efecto suministrará ese funcionario a quienes los soliciten.

Art. 44. Toda aeronave construida según certificado de tipo aprobado y perteneciente a personas apta para ser dueña de aeronaves en la República de Panamá, podrá obtener licencia si la inspección y las pruebas requeridas se llenan con éxito y se encuentra que la aeronave está equipada según todos los requisitos aquí exigidos.

Art. 45. Las licencias para Aeronaves no construidas de conformidad con Certificados de Tipo Aprobado, podrán expedirse:

a) Para aeronaves que no sean planeadores, que se hayan construido antes del 1° de Octubre de 1927 y que a juicio del Secretario de Gobierno y Justicia sean de diseño adecuado, bien armadas y acabadas y de materiales adecuados, y que están equipadas de acuerdo con los requisitos enumerados aquí.

b) Para aeronaves que no sean planeadores, construidas después del 1° de Octubre de 1927 y que no hayan sido fabricadas según el Certificado de Tipo Aprobado, pero en este caso, la solicitud de licencia deberá ser acompañada de los informes específicos requeridos para la concesión de certificados de tipo aprobado. Si se llenan todos los requisitos de aerohabilidad, el certificado podrá expedirse.

c) Para planeadores fabricados antes del 1° de Julio de 1932, cualquiera que sea su diseño o fabricación, siempre que obtengan el pase de inspección que prescribe el Secretario de Gobierno y Justicia.

d) Para planeadores construidos después del 1° de Julio de 1932 y que no hayan sido fabricados de conformidad con el certificado de tipo aprobado. En este caso la solicitud de licencia deberá estar acompañada de los informes específicos requeridos para la concesión de certificados de tipo aprobado.

Art. 46. Las aeronaves para regatas o para operaciones industriales especiales, tales como espolvoreo de plantaciones, fotografía aérea, etc., podrán obtener licencias especiales. En tales aeronaves no podrán transportarse persona distintas del piloto y la tripulación necesaria para su manejo.

Art. 47. Las licencias de experimentación podrán otorgarse a aeronaves que se dediquen a fines experimentales únicamente.

Art. 48. A cualquier otra aeronave podrá expedirse licencia especial para otros fines, a discreción del Secretario de Gobierno y Justicia.

Art. 49. Las aeronaves que obtengan licencia de acuerdo con las disposiciones de este artículo, no podrán ser manejadas sino únicamente de acuerdo con las condiciones especificadas en tales licencias.

Art. 50. El Secretario de Gobierno y Justicia fijará el tiempo y lugar para toda inspección y pruebas de aerohabilidad.

Art. 51. Las licencias para aeronaves serán expedidas para un período que no excederá de un año, y se otorgarán cancelándose a lo que dispone este Decreto.

Art. 52. En la fecha de venta o de traspaso del título de una aeronave autorizada, el dueño registrado informará por escrito al Secretario de Gobierno y Justicia de la República de Panamá, dándole los datos del lugar y la fecha de la venta o traspaso de la aeronave y el nombre y la residencia del comprador. El dueño registrado elevará la parte de la documentación que se refiere al registro, traspaso y reasignación, y la entregará al comprador. Este hará la solicitud para el registro de la reasignación y traspaso en su parte pertinente y la entregará al Secretario de Gobierno y Justicia. Si el comprador llena el requisito de la ciudadanía para poder obtener licencia de aeronave según el artículo 39 de este Decreto, el aeroplano podrá seguir operando bajo el número que ya le hubiere sido asignado por el Departamento de Gobierno y Justicia, de conformidad con los términos de la licencia otorgada al dueño primitivo, durante un período de 60 días desde la fecha en que se hubiere puesto en el correo o entregado personalmente la solicitud de reasignación al Secretario de Gobierno y Justicia o a un representante legal de éste.

Art. 53. Las naves aéreas que se dedican a experimentos no quedan comprendidas en la disposición anterior que permite la operación por sesenta días después de puesta en el correo la documentación sobre registro, traspaso y reasignación. Deberá obtenerse autorización específica del Secretario de Gobierno y Justicia antes que el comprador de un aeroplano para experimentos con licencia pueda ser puesta en operación.

Art. 54. Entre la fecha de la venta y la puesta en el correo o entrega personal de la documentación relativa al registro, traspaso y reasignación, debidamente firmada, a un representante autorizado del Departamento de Gobierno y Justicia, la aeronave será considerada sin licencia y sin identificación y su manejo constituirá violación de estas estipulaciones.

Art. 55. Ningún traspaso de título se efectuará en los registros del Departamento de Gobierno y Justicia mientras la documentación requerida por este Decreto no haya sido diligenciada debidamente y recibida en ese Departamento.

Art. 56. Al expirar el plazo de una licencia para aeronave se podrá obtener nueva licencia por un período adicional que no excederá de un año, mediante solicitud hecha por dueño registrado para que se le expida esa nueva licencia, siempre que el Secretario de Gobierno y Justicia encuentre que la aeronave reúne los requisitos de aerohabilidad y que es de propiedad de un dueño capaz. Es obligación del dueño registrado ponerse en contacto con un inspector de este Departamento, antes de la extracción de la licencia, para los fines de la reinspección de la aeronave y renovación de la licencia.

Art. 57. La licencia de la aeronave deberá llevarse continuamente en la aeronave misma, donde estará colocada de modo que los pasajeros puedan verla sin ninguna dificultad. Cuando quiera que la aeronave no reúna las condiciones de aerohabilidad, o cuando su licencia haya sido suspendida o revocada, o cuando la licencia haya caducado, dicha licencia deberá ser entregada al Secretario de Gobierno y Justicia. La licencia deberá ser presentada para su inspección cada vez que lo solicite así un pasajero o un empleado o funcionario oficial al servicio del Departamento de Gobierno y Justicia debidamente autorizado, o algún funcionario municipal encargado

de hacer cumplir reglamentos o leyes locales comprendidas en las leyes nacionales.

Art. 58. Mientras no se disponga lo contrario las licencias para dirigibles y globos se expedirán de acuerdo con órdenes especiales del Secretario de Gobierno y Justicia.

Art. 59. Salvo cuando de modo específico se muestre otra cosa, la palabra "aeroplano" usada en este decreto incluye los hidroplanos o cualquier combinación de hidroplano, avión terrestre o bote.

Art. 60. A solicitud del dueño registrado, una licencia para aeronave podrá ser cancelada por el Secretario de Gobierno y Justicia: y a petición del fabricante podrá serlo igualmente el certificado de tipo aprobado.

Art. 61. Las licencias y los certificados de tipo aprobados podrán ser suspendidos o revocados por los motivos siguientes:

- a) Por violación de alguna de las disposiciones del presente decreto.
- b) Por no rendir informes adecuados y oportunos.
- c) Por declaraciones falsas en la solicitud de la licencia o en las informaciones que la acompañen, o en cualquiera de los informes requeridos por este decreto.
- d) Por equipar el aeroplano con una máquina o motor de tipo no especificado en la licencia.
- e) Por la reconstrucción de la máquina o motor y usarla para impulsar aeronaves con licencia sin que estas hayan sido primeramente recalificadas aerohábiles por el Secretario de Gobierno y Justicia.
- f) Por la reconstrucción o remodelamiento de la estructura del aeroplano y por hacerlo volar sin haberlo primeramente sometido a la recalificación como aerohábil por el Secretario de Gobierno y Justicia.
- g) Por operar un aeroplano con peso de la carga que exceda de la autorizada específicamente en la licencia.
- h) Por operar con un número de pasajeros que exceda el autorizado en la respectiva licencia. Se exceptúa a los niños menores de dos años, con tal de que su peso no exceda el máximo permitido.
- i) Por el uso o exhibición de la licencia para fines fraudulentos o por falsificar cualquier producto para el cual haya sido expedido certificado de tipo aprobado.
- j) Por el uso o exhibición de la licencia en cualquiera forma contraria al interés o a la seguridad públicas.
- k) Por equipar las aeronaves con un tipo de motor que permita el número de revoluciones por minuto que se excedan a las especificadas por el fabricante de la máquina o del motor, las cuales en ningún caso deben pasar del 5% en vuelo a nivel.
- l) Por irresponsabilidad moral del fabricante o del dueño.

Art. 62. La licencia para aeronaves queda automáticamente revocada tan pronto como se haga salir la aeronave de los límites continentales de la República de Panamá con el fin de emprender la navegación aérea enteramente dentro de un país extraño sin la previa autorización o aprobación del Secretario de Gobierno y Justicia.

CAPÍTULO IV

Inspección de naves

Art. 63. Después de que se haya concedido licencia a una aeronave y dentro del tiempo transcurrido entre las inspecciones que han de hacerse por un inspector para comprobar su aerohabilidad, el dueño queda encargado de ejercer una vigilancia continua para mantener su aeronave en buen estado y en perfecta condición para volar.

Art. 64. Es deber del dueño registrado cuidar de que las aeronaves autorizadas (que no sean aeronaves del servicio regular de transporte interprovincial de pasajeros, para cuyo servicio se establecen otros requisitos) sean objeto de una inspección minuciosa practicada por un navegante autorizado por lo menos una vez dentro de los seis días siguientes al vuelo, con excepción, sin embargo, de cuando se practique una inspección por lo menos por cada 25 horas de vuelo. El resultado de tales inspecciones deberá asentarse en el diario de abordo firmado por la persona que las haya practicado.

Art. 65. Esta inspección debe hacerse para asegurarse de las condiciones de funcionamiento y del estado de reparación en que se encuentran:

- 1) Los alambres de control descubiertos, todos los clambres y poleas de control que puedan inspeccionarse a través de aberturas, y todas las bisagras de las superficies de control.
 - 2) El aparejo de aterrizaje, ruedas, encajes y muelles.
 - 3) Las partes del fuselaje que estén descubiertas para una inspección ocular.
 - 4) Las amarras o grapas externas del plano principal, inclusive ajustes y tornapuntas, alambres externos, cables, torniquetes y la tela de hierro.
 - 5) La tela o forro que cubre la superficie de control.
 - 6) Los pliegues del escape del motor y las prolongaciones de los tubos de escape. Al motor o máquina debe hacerse una prueba de calentamiento durante la cual deberá comprobarse el buen funcionamiento de los diversos instrumentos de la maquinaria.
 - 7) Los carburadores y las capilares de alimentación de combustible que estén al alcance de la vista para su inspección, para comprobar su funcionamiento adecuado.
 - 8) El sistema de enfriamiento y sus conexiones.
 - 9) La caperuzas (cowlings) para asegurarse de que están bien colocadas y fijas.
 - 10) Los impulsores en cuanto a su condición.
- Art. 66. Después de cada 100 horas un vuelo la aeronave debe sufrir una "inspección periódica" por un mecánico autorizado, y el resultado debe inscribirse en el diario de abordo por la persona que haya hecho la inspección. Esta tiene por objeto comprobar la condición de funcionamiento y el estado de reparación de:
- 1) La instalación del motor o máquina.
 - 2) Los sistemas de control, íntegramente.
 - 3) La alineación del impulsor.
 - 4) El fuselaje, incluyendo ajustes, cola de arrastre y muelles de éstos.
 - 5) Todos los particulares especificados en el párrafo precedente.

Art. 67. El inspector u otro funcionario autorizado de la Secretaría de Gobierno y Justicia deberá ser autorizado por el dueño, la agencia operadora o el piloto, para que inspeccione la aeronave autorizada en cualquier momento y lugar con el fin de determinar sus condiciones de vuelo y su estado de reparación. Para tales fines el dueño, la agencia operadora o

el piloto, darán a ese inspector o funcionario libre y no interrumpido acceso a la aeronave y al campo o cobertizo en que se encuentre la aeronave.

CAPÍTULO V

Operación o manejo de aeronaves

Art. 68. Cuando quiera que resulte daño a alguna persona o bienes, o alguien muera a consecuencia de accidente en el manejo de aeronaves autorizadas, el dueño registrado o el piloto, o ambos, informarán inmediatamente por telégrafo o teléfono al Secretario de Gobierno y Justicia, el número de la licencia o el número de identificación de la aeronave y la hora y lugar del accidente. Todo accidente que sufra una aeronave autorizada durante su manejo u operación deberá ser avisado sin demora por el dueño registrado o por el piloto o por ambos, en una de las fórmulas que se suministrarán con tal objeto. Esta última disposición no se aplicará a los planeadores, excepto cuando ocurra lesión grave o muerte de personas.

Art. 69. La aeronave autorizada que sufra ligero daño, pero que no sea de tal naturaleza que pueda considerarse comprendido en las estipulaciones del artículo 72 no podrá volar hasta que haya sido completamente reparada y tales reparaciones hayan sido aprobadas por un mecánico autorizado. La reparación y su aprobación deberán anotarse en el diario de abordo del aeroplano, firmado por el mecánico en cuestión.

Art. 70. La aeronave que haya sufrido daño grave no podrá volar mientras que no haya sido completamente reparada de conformidad con el artículo 71, y las reparaciones aprobadas por un inspector del Departamento de Gobierno y Justicia.

Art. 71. Cuando una aeronave autorizada o una de sus partes principales, como el fuselaje, la superficie de la cola, el sistema de control, un ala o el aparejo de aterrizaje han sufrido daño mayor del 50%, a juicio del Inspector del Departamento de Gobierno y Justicia, se requerirá al reconstructor para que presente al departamento los dibujos y el análisis de la importancia del daño de las partes que deben reconstruirse o repararse. Si tales dibujos y análisis son aprobados por el Departamento, las reparaciones deberán ejecutarse de conformidad con esos dibujos y análisis tal como hayan sido aprobados, y el reconstructor suministrará al inspector que practique la inspección final en nombre del Departamento, una declaración jurada de que las reparaciones se han ejecutado de acuerdo con los dibujos aprobados.

Art. 72. Siempre que una aeronave autorizada o una de sus partes principales tales como el fuselaje, las superficies de la cola, los sistemas de control, un ala o el aparejo de aterrizaje, hayan sufrido daños de extensión menor que un 50%, pero clasificados por el inspector como reparación mayor, el reconstructor será requerido para que someta al inspector el dibujo o dibujos de las partes que deben reconstruirse o repararse demostrando claramente las dimensiones, tamaños y materiales que han de usarse en la reconstrucción o reparación. El reconstructor suministrará al inspector que haga la inspección en nombre del Departamento, una declaración jurada de que tales reparaciones han sido ejecutadas de conformidad con aquellos dibujos.

Art. 73. Los requisitos expresados en los artículos anteriores no serán aplicables cuando la reparación sea ejecutada por el fabricante original de la aeronave o cuando se ha usado en la reparación partes o piezas suministradas por dicho fabricante original para la reparación de cualquier componente de la aeronave, con tal que esas reparaciones se hayan hecho de acuerdo con el diseño y las especificaciones originales. En caso de que la reparación sea hecha de conformidad con los requisitos de este artículo, las disposiciones del Art. 64 relativas a la aprobación de la reparación serán aplicables.

Art. 74. Los requisitos expresados en los artículos 71 y 72 no serán aplicables cuando la reparación ha sido hecha por un taller de reparaciones autorizado siempre que tales reparaciones se hayan llevado a cabo de conformidad con los reglamentos vigentes sobre la materia.

Art. 75. Para que un taller de reparaciones de aeronaves pueda emprender alguna reparación es necesario que esté autorizado por un permiso otorgado por el Departamento de Gobierno y Justicia.

Art. 76. Lo dispuesto en los artículos 71 y 72 no se aplicará a los planeadores.

Art. 77. Cuando un planeador autorizado o una de sus partes principales, como el fuselaje, el sistema de control, o un ala, ha sufrido daños y a juicio del Inspector del Departamento de Gobierno y Justicia esos daños son mayores de un 50%, el planeador no podrá volar sino cuando haya sido reparado por un mecánico de aeroplanos autorizado y tales reparaciones hayan sido aprobadas por un inspector de aeronáutica del Departamento de Gobierno y Justicia. La reparación y aprobación deberán anotarse en el diario de abordo del planeador firmado por el inspector y el mecánico en cuestión.

Art. 78. Un planeador autorizado que ha sufrido daños que no son de la importancia que se indica en el artículo anterior no podrá volar sino cuando haya sido completamente reparado y las reparaciones aprobadas por un mecánico de aeroplanos autorizado. La reparación y aprobación serán anotadas en el diario de abordo del planeador, firmado por el mecánico en cuestión.

Art. 79. El Secretario de Gobierno y Justicia podrá en cualquier momento y a su discreción exigir al tenedor de una licencia para aeronaves el cumplimiento de cualesquiera de los requisitos que le fueron exigidos a la expedición de la licencia original.

Art. 80. En adición a los requisitos de aerohabilidad ya establecidos, los aeroplanos autorizados que lleven motores recién instalados, ya sean nuevos, viejos o reparados, y los aeroplanos a los cuales se les hayan hecho reparaciones mayores en su estructura, deberán ser primeramente sometidos a una prueba de vuelo por un piloto autorizado, antes de transportar pasajeros.

Art. 81. El dueño de aeronaves autorizadas no permitirá que sean pilotadas por persona distinta a un piloto autorizado por el Departamento de Gobierno y Justicia para el manejo de aeronaves del tipo de que se trate.

Art. 82. Las aeronaves que vuelen sobre grandes extensiones de agua deben ir provistas de alimentos y agua potable en cantidades suficientes, de una brújula, de una pistola de Verv o su equivalente, salvavidas u otros aparatos flotadores aprobados por el Secretario de Gobierno y Justicia.

Art. 83. Los controles deben ser construidos y colocados a las aeronaves autorizadas de tal manera que se evite que los pasajeros o la carga estorben el curso del vuelo de la aeronave.

Art. 84. En toda aeronave autorizada se requieren los siguientes equipos e instrumentos que deben estar en buen estado de servicio y en buenas condiciones de manejo:

1° Un equipo contra incendios de diseño aprobado por el Secretario de Gobierno y Justicia. Los aeroplanos con camarotes para el transporte de pasajeros deben estar equipados por lo menos con un extinguidor portátil al alcance de los pasajeros.

2° Botiquines de primera cura, en toda aeronave que transporte pasajeros.

3° Cinturones de seguridad para el piloto y para los pasajeros. Los asientos o butacas en las aeronaves con camarotes deben estar firmemente colocados en sus lugares. Los cinturones de seguridad y sus ligaduras deben ser capaces de soportar un peso de 1,000 libras que corresponden al peso de un pasajero en caso de accidente. Las ligaduras deben ser de tal naturaleza que puedan soportar dicho peso hasta el cuerpo principal.

4° Un equipo e instalaciones eléctricas que deben estar de acuerdo con las disposiciones sobre la materia.

5° Diarios de abordo y de la máquina.

6° Un taquímetro para cada máquina o motor.

7° Un aforador o medidor de la presión del aceite, siempre que se emplee el sistema de presión del aceite.

8° Un termómetro para agua siempre que se usen motores enfriados con agua, y termómetros para aceite cuando se usen motores enfriados por aire.

9° Un altímetro.

Art. 85. Toda aeronave que vuele por sobre una extensión terrestre de 100 millas o más, y toda aeronave, hidroaviones inclusive, que vuele sobre grandes extensiones de agua en que se pierde de vista la tierra, deberá estar equipada con una brújula.

Art. 86. Los dueños de aeronaves autorizadas llevarán un diario de navegación y otro de máquina en cada aeronave, y en esos diarios registrarán un informe corriente de la duración del uso en cada máquina o motor, de la instalación y reparación de la máquina, de la estructura del aparato y de los cambios y reparaciones en el aparejo. Los diarios de información deberán llevarse permanentemente en la aeronave cuando quiera que se haya alejado de su aeropuerto; estipulándose además que los diarios de abordo de las aeronaves que estén destinadas al servicio de transportes aéreos de itinerario fijo pueden permanecer y llevarse en las estaciones terminales.

Art. 87. El dueño de toda aeronave autorizada que haga servicio de transporte con itinerario fijo presentará al Secretario de Gobierno y Justicia, el día 20 de cada mes o antes, un informe detallado de las operaciones del mes anterior, que demuestre las rutas recorridas, las millas de vuelo, el número de pasajeros transportados, el número de viaje según itinerario, y cualesquiera otros datos que de tiempo en tiempo se especifiquen en las fórmulas que con tal fin suministrará el Departamento de Gobierno y Justicia.

Art. 88. El dueño de toda aeronave autorizada que haga vuelos distintos de los del servicio de transportes con itinerario fijo, deberá presentar al Secretario de Gobierno y Justicia, los días 1° de Enero y 1° de Julio de cada año, un informe de navegación en que se demuestre el número de horas en cada vuelo sin itinerarios hecho durante los seis meses inmediatamente anteriores a la presentación del informe, y cualesquiera otros datos que se especifiquen de tiempo en tiempo en fórmulas que suministrará para tal fin la Secretaría de Gobierno y Justicia. Cuando la aeronave no haya hecho ningún vuelo durante el respectivo período así se hará constar en el informe.

Art. 89. La entrada de aeronaves a la República de Panamá y la salida de ellas se hará de conformidad con los Reglamentos de Entrada y Salida de Aeronaves (Decreto N° 123).

Art. 90. Las aeronaves que navegan con números distintivos a los señalados por el Departamento de Gobierno y Justicia no podrán hacer vuelos de los límites continentales de la República de Panamá con rumbo a países extranjeros sin antes haber obtenido permiso por la vía regular, a menos que el vuelo sea hacia un país con el cual la República de Panamá tenga un convenio recíproco para permitir dichos vuelos sin ese previo permiso, y dichos vuelos se efectuarán de acuerdo con los respectivos reglamentos. Las aeronaves no autorizadas a las cuales se les han expedido marcas o números de identificación como tales, no podrán volar hacia ningún país extranjero.

CAPÍTULO VI

Marcas para aeronaves a voladizo y no voladizo

Art. 91. Las marcas o símbolos de identificación para las aeronaves pertenecientes al Gobierno de la República de Panamá se determinarán de acuerdo con arreglos que se hagan con los respectivos Departamentos.

Art. 92. Toda aeronave autorizada llevará una marca de identificación que consistirá en el número de su registro precedido de:

La letra mayúscula E que significa Estados en las aeronaves que se usen únicamente para fines gubernamentales y que pertenecían a las Provincias, a los Municipios o a las subdivisiones políticas.

Las aeronaves autorizadas para regatas o para trabajos experimentales o que hayan obtenido licencia especial para otros fines, llevarán números y símbolos de identificación especiales.

La letra mayúscula X en todas las aeronaves comerciales autorizadas, excepto piboneras. Est a si están autorizadas, llevarán la mayúscula de inmediatamente antes del número de su licencia.

La mayúscula R deberá preceder al número y símbolo de la licencia de toda aeronave autorizada que vuele más allá de los límites de la República de Panamá, y a opción del dueño podrá llevarla del mismo modo otras aeronaves autorizadas con tal de que no sean naves aéreas empleadas para fines experimentales.

Art. 93. Las aeronaves no autorizadas deberán ostentar cuando estén volando, una marca de identificación que adoptará el Secretario de Gobierno y Justicia. Esa marca será determinada al hacerse la solicitud por el respectivo dueño, y deberá fijarse de modo permanente en la aeronave. La marca de nacionalidad no formará parte de aquella, ni ninguna otra letra, dibujo, símbolo ni descripción que la preceda.

Art. 94. En la fecha de venta o traspaso del título de aeronaves no autorizadas, pero sí identificadas, el dueño registrado informará por escrito al Departamento de Gobierno y Justicia la fecha y lugar de la venta o traspaso y el nombre y residencia del comprador. El dueño registrado ejecutará la parte de la documentación relativa al registro, traspaso y asignación, y la entregará al comprador. Este ejecutará la parte de la documentación relativa a la solicitud de reasignación y traspaso, y la entregará al Secretario de Gobierno y Justicia. La aeronave podrá seguir ope-

rando con el número que ya le haya señalado la Secretaría de Gobierno y Justicia, de conformidad con los términos de la marca de identificación como aeronave no autorizada que se le expidió al antiguo dueño, por un período de 60 días desde la fecha en que se haya entregado al correo, o presentado personalmente a un representante autorizado, la fórmula de solicitud de reasignación dirigida al Secretario de Gobierno y Justicia.

Art. 95. Entre la fecha de la venta y la entrega al correo o la entrega personal a un representante autorizado del Departamento de Gobierno y Justicia, de la documentación debidamente ejecutada relativa al registro, traspaso y fórmula de reasignación, la aeronave se considera como no autorizada ni identificada, y sus operaciones constituyen violación de este decreto.

Art. 96. En los registros del Departamento de Gobierno y Justicia no se anotará el traspaso del título mientras no se hayan recibido por el Departamento las fórmulas o documentación requeridas por este reglamento, debidamente ejecutadas.

Art. 97. Las marcas de identificación serán colocadas como sigue:

a) En los aeroplanos y planeadores. Sobre la superficie inferior del ala inferior izquierda y sobre la superficie del ala superior derecha, con la cabeza de las letras o cifras (números) hacia el borde principal; su tamaño debe ser por lo menos las cuatro quintas partes de la cuerda principal, estipulándose, sin embargo, que en caso de que las cuatro quintas partes de la cuerda principal excedan de 30 pulgadas, el tamaño de las letras y de las cifras no necesita ser mayor, pero en todo caso no menor de 30 pulgadas. Si el plano izquierdo o ala inferior es menor que la mitad de la envergadura del plano superior izquierdo, las letras o cifras ya descritas serán colocadas sobre la superficie inferior del ala superior izquierda, todo lo más que sea posible hacia ese lado. Cuando se trate de monoplanos la marca deberá ostentarse sobre la superficie superior del ala derecha, de la manera ya descrita. En los planeadores las letras y números deberán ostentarse del mismo modo y sobre los mismos lugares prescritos para los aeroplanos, con la excepción de que el tamaño mínimo será de 15 pulgadas de alto por 10 de ancho, con perfiles de 2½ pulgadas de grueso. Las marcas deberán aparecer también sobre ambos lados de la cola vertical, en tamaño tan grande como lo permitan las respectivas superficies, dejando un margen de 2 pulgadas por lo menos.

b) En los dirigibles. Sobre ambos lados, a una distancia por detrás de la proa, igual a la cuarta parte de la longitud total del dirigible y colocadas verticalmente de tal modo que descansen en la propia mitad entre la línea inferior del dirigible y el punto de mayor anchura horizontal, siendo el tamaño de las marcas de identificación de un duodécimo de las circunferencia del corte transversal del dirigible por su sección más ancha, aún cuando no necesitan ser mayores de 4 pies.

c) En los globos. Rebotadas cerca de la mayor circunferencia horizontal y lo más lejos posible una de otra, de tamaño igual por lo menos a una duodécima parte de la circunferencia del globo, aún cuando no necesitan ser mayores de 4 pies.

d) La anchura de las letras y de las cifras de todas las marcas deberá ser por lo menos de dos tercios de su altura y el ancho de los rasgos, por lo menos un sexto de la altura. Las letras y las cifras deben pintarse de negro, su tipo sencillo, y sobre fondo blanco o de cualquier color y sobre cualquier fondo, siempre que los dos formen entre sí fuerte contraste. Las letras y los números deben ser de forma y tamaño uniformes.

Art. 98. Ningún diseño, marca, cifra, símbolo o descripción se colocará sobre una aeronave en el caso de que modifique o altere de algún modo la marca que le ha sido asignada o haga confusa, disimule o destruya su visibilidad, a no ser que medie la aprobación del Secretario de Gobierno y Justicia.

CAPÍTULO VII

Licencias para Pilotos

Art. 99. Para los fines de este capítulo, las personas que tengan a su mando o piloten aeronaves autorizadas, mientras vuelan, serán clasificadas como pilotos.

Art. 100. Los pilotos autorizados se clasifican como comerciales o privados. Los pilotos comerciales serán autorizados como pilotos de transporte, pilotos comerciales limitados, pilotos industriales y pilotos de planeadores. Los pilotos privados se denominan como tales, o como estudianto-pilotos. El mismo individuo puede tener varias licencias, tales como las de piloto y mecánico al mismo tiempo.

Art. 101. A menos que se disponga de otro modo en este decreto, los privilegios conferidos y las restricciones impuestas a los pilotos autorizados son las siguientes:

a) Los pilotos de transporte podrán pilotear cualquier tipo de aeronave autorizada, pero no transportarán personas en aeronaves distintas de las de los tipos convencionales de aeronaves más pesadas que el aire y que están incluidas en las clases especificadas en su licencia (los tipos convencionales de aeronaves más pesadas que el aire, son aquellas que dependen para su fijación de puentes o alas fijas, y que están controladas por superficies de cola de arriastre).

Los pilotos de transporte deberán demostrar su habilidad para conducir aeroplanos, hidroaviones, o ambos, de una o más clases de peso que se determinan más adelante. Tales demostraciones deberán hacerse a satisfacción del examinador nombrado por el Departamento de Gobierno y Justicia.

- Clase 1. Peso bruto no mayor de 1,000 libras.
- Clase 1A. Peso bruto de 1,000 a 2,500 libras, de un solo motor.
- Clase 1B. Peso bruto de 1,000 a 2,500 libras, múltiple motor.
- Clase 2A. Peso bruto de 2,500 a 7,000 libras, motor simple.
- Clase 2B. Peso bruto de 2,500 a 7,000 libras, múltiple motor.
- Clase 3A. Peso bruto mayor de 7,000 libras, motor simple.
- Clase 3B. Peso bruto mayor de 7,000 libras, múltiple motor.

Los pilotos de transporte que conduzcan aeroplanos que hacen vuelos con itinerario fijo en el servicio de transporte aéreo internacional según Certificado de Autorización, deberán tener el grado de Pilotos de Transporte Aéreo con Itinerario.

Los pilotos de transporte no pilotarán aeronaves sin licencia que acarrean pasajeros o carga.

b) Los pilotos comerciales limitados tendrán todos los privilegios conferidos a los pilotos de transporte y estarán sujetos a las mismas restricciones que éstos, excepto que no podrán dar lecciones a estudiantes en el manejo de aeronaves durante un vuelo, y no podrán pilotear aeronaves que lleven pasajeros fuera de las áreas mencionadas en sus licencias, cuan-

do en uno u otro caso reciben pago, a menos que se les permita actuar de co-pilotos en aeronaves de doble control y cuando vayan acompañados por un piloto de transportes que tenga el comando de la aeronave y que sea responsable de su manejo, y pueda acreditarse el 25 por ciento del tiempo durante el cual sean únicos manipuladores de los controles. Al piloto de transportes que tengan el comando de la aeronave y sea responsable de su manejo durante tales vuelos, podrá acreditarse como vuela solo todo el tiempo que no le sea acreditado al co-piloto.

c) Los pilotos industriales podrán pilotear cualquier tipo de aeronave que no lleve pasajeros, pero no podrán pilotear aeronaves no autorizadas que lleven pasajeros o carga ni podrán instruir, mediante pago, a estudiantes en el manejo de aeronaves mientras vuelen.

d) Los pilotos de planeadores podrán pilotear cualquier tipo de aeronave sin motor, pero no podrán transportar personas ni carga, ni instruir aprendices, excepto en aeronaves sin motor autorizadas. La licencia de piloto de planeador no comercial podrá expedirse para vuelos no comerciales mediante cumplimiento satisfactorio de las pruebas prescritas para el caso.

e) Los pilotos privados que no sean designados como estudiantes podrán pilotear aeronaves autorizadas, pero no podrán llevar pasajeros ni mercancías mediante pago, en aeronaves autorizadas o no autorizadas. Los pilotos privados designados como estudiantes sólo tienen permiso para pilotear aeronaves autorizadas, inclusive planeadores, cuando van recibiendo instrucciones de vuelo, y tales pilotos-estudiantes no podrán pilotear aeronaves, autorizadas o no, llevando pasajeros o carga mediante pago, ni podrán pilotear aeronaves autorizadas con fin distinto del de recibir instrucción de vuelo, ni más allá de la distancia de aterrizaje seguro desde el campo de aviación de que se les está instruyendo. Los pilotos privados no podrán dar lecciones en el manejo de aeronaves a aprendices mientras vuelan.

f) Mientras no se disponga otra cosa por medio de un reglamento, las licencias para pilotos de dirigibles y globos se darán de conformidad con órdenes especiales del Secretario de Gobierno y Justicia.

g) Las licencias de pilotos de clases especiales podrán expedirse para el manejo de tipos no convencionales de aeronaves, de acuerdo con órdenes especiales del Secretario de Gobierno y Justicia.

Art. 102. La solicitud para una licencia de piloto deberá presentarse bajo juramento al Secretario de Gobierno y Justicia, en fórmulas que se suministrarán para tal fin. El solicitante de una licencia de Piloto, inclusive la de piloto-estudiante, deberá comparecer ante el médico designado por el Secretario de Gobierno y Justicia para que se le haga el examen físico y deberá pasar por tal examen a no ser que se le exima según este decreto.

Art. 103. El solicitante de una licencia de piloto debe poseer buen carácter moral. El límite de menor edad es de 18 años para los pilotos de planeadores, de 18 para pilotos privados, y de 21 para los pilotos industriales, comerciales, limitados y de transportes. Los pilotos de planeadores y los privados pueden ser ciudadanos de cualquier país. Los pilotos industriales, comerciales, limitados y de transportes. Los pilotos de planeadores y los privados pueden ser ciudadanos de cualquier país. Los pilotos industriales, comerciales, limitados y de transportes, deben ser, 1° ciudadanos panameños, o 2° ciudadanos de un país extranjero que conceda privilegios recíprocos de piloto comercial, a los ciudadanos panameños en iguales condiciones que a los ciudadanos de ese país extranjero, o 3° ciudadanos extranjeros que hayan declarado su voluntad de hacerse ciudadanos panameños y envíen copia a la Secretaría de Gobierno y Justicia de los documentos correspondientes. Deberá continuar diligentemente y con éxito el procedimiento de naturalización, so pena de renovación de la licencia de piloto, y de tiempo en tiempo deberá dar cuenta al Secretario de Gobierno y Justicia del estado en que se hallan esas diligencias. Todo solicitante de licencia de grado superior al de piloto deberá saber leer, escribir y hablar el idioma español, a excepción de los ciudadanos de un país con la cual la República de Panamá tenga reciprocidad para esto.

Art. 104. Todo solicitante deberá tener al menos la siguiente experiencia:

a) Pilotos de transporte: Doscientas horas de vuelo solo, de las cuales 5 horas por lo menos deberán tener a su favor dentro de los 60 días anteriores a la solicitud de licencia.

b) Pilotos comerciales limitados: Cincuenta horas de vuelo solo de las cuales 5 horas por lo menos deberán tener a su favor dentro de los 90 días anteriores a la presentación de su solicitud.

c) Pilotos industriales: Cincuenta horas de vuelo solo de las cuales 5 horas por lo menos deberán tener a su favor dentro de los 60 días anteriores a la presentación de su solicitud.

d) Pilotos de planeadores: No se les exige experiencia mínima en vuelos.

e) Pilotos privados: Los pilotos privados que no sean designados como estudiantes, 10 horas de vuelo solo, de las cuales 2 horas por lo menos deberán tener a su favor dentro de los 60 días anteriores a la presentación de su solicitud.

Art. 105. El solicitante graduado en una escuela civil autorizada para dar lecciones de aviación, puede obtener el privilegio de que se le acredite una parte de su tiempo de vuelo dual y de comprobación, como experiencia requerida, en vuelo solo, con las restricciones expresadas en el Decreto N° 148, y con tal de que dicho solicitante presente su solicitud de licencia dentro de los 10 días siguientes al de su graduación.

Los pilotos para transporte aéreo de itinerario fijo, necesitan:

1° Una licencia de Transporte con buena calificación.

2° Haber hecho mil doscientas horas de vuelo solo certificadas, dentro de los últimos 8 años, de las cuales por lo menos 500 horas deben haber sido a campo traviesa. El tiempo como copiloto se le acreditará en la forma establecida en el artículo... de este Decreto.

3° Setenta y cinco horas de vuelo solo nocturno, de las cuales el 50% por lo menos debe haber sido a campo traviesa por sobre rutas aéreas alumbradas. (Si ha obtenido el tiempo de vuelo solo como copiloto, el solicitante deberá demostrar su eficiencia en aterrizajes y en salidas nocturnas).

Art. 106. Los exámenes físicos de que trata este decreto deberán pasarse antes de someterse a las pruebas prácticas y teóricas. Las calidades requeridas son las siguientes:

a) Pilotos privados (inclusive pilotos-estudiantes). Ausencia total de enfermedades y defectos orgánicos y funcionales, o de defectos o limitaciones de conformación que puedan impedir el manejo seguro de la aeronave bajo las condiciones del vuelo privado; agudeza visual de 20/30 por lo me-

nos de cada ojo, sin corrección, y profundidad perceptiva no mayor de 30 mn. sin corrección; o agudeza visual de 20/30 por lo menos con lentes correctivos, y profundidad perceptiva no mayor de 30 mn. con tales lentes; ninguna diplopia dentro de un ángulo de 45 grados; campo visual y visión de colores, normales; ninguna enfermedad orgánica de los ojos, del oído interno o los mastoides; ninguna anomalía de equilibrio.

b) Pilotos industriales. Ausencia de cualquiera enfermedad o defecto orgánico o funcional, y de todo defecto o limitación de conformación que pueda impedir el manejo seguro de la aeronave; agudeza visual no menor de 20/30 en cada ojo, aunque en ciertos casos puede aceptarse no menor de 20/40 si el aplicante lleva correctivo de 20/20 en sus anteojeras y posee buen sentido de las distancias sin necesidad de correctivo; buen sentido de las distancias; ninguna diplopia dentro de un ángulo de 45°; normalidad en el campo visual y en la visión de los colores; ausencia de enfermedad orgánica del ojo, del oído, la nariz o la garganta; ninguna anomalía de equilibrio.

c) Pilotos Comerciales Limitados. Las mismas calidades físicas prescritas para los pilotos de transporte.

d) Pilotos de Transporte. Buenos antecedentes históricos; sistemas pulmonar, cardio-vascular, gastro-intestinal nervioso-cerebral y génito-urinario correctos; ausencia de defectos o limitaciones estructurales de conformación material; ausencia de enfermedades en las glándulas de secreción interna; visión normal central, periférica y de los colores; sentido normal de las distancias; sólo leves defectos de balance del músculo ocular; ausencia de enfermedades de los ojos; ausencia de obstrucciones o condición enfermedad del oído, la nariz y la garganta; ninguna anomalía de equilibrio.

e) Pilotos de planeadores comerciales. Las mismas calidades físicas prescritas para los pilotos privados.

f) Pilotos de Aeronaves más ligeras que el Aire. Los solicitantes de licencias como pilotos-estudiantes para aeronaves más ligeras que el aire (dirigibles y globos de todo tipo), serán sometidos al mismo examen físico y deberán reunir las mismas condiciones físicas que los pilotos de aeronaves privados (aeronaves más pesadas que el aire), con las siguientes excepciones:

1. Toda las pruebas visuales pueden tomarse con lentes correctivos, si fuere necesario.

2. Ninguna hernia se considerará como impedimento si está debidamente sostenida por un braguero.

Art. 107. Cuando se trate de pilotos entrenados y expertos, el Secretario de Gobierno y Justicia podrá conceder dispensas por defectos físicos que se consideren en las anteriores estipulaciones como impedimentos, siempre que, en su opinión, la experiencia del piloto compensare el defecto. Una vez concedida la dispensa para cualquier grado de licencia, ésta será válida mientras el defecto por el cual se concede no hubiera acrecentado, a menos que el Secretario de Gobierno y Justicia la cancelare.

Art. 108. Al solicitante de una licencia de piloto o de su renovación, puede eximirse del examen físico prescrito en este Decreto si entrega al Secretario de Gobierno y Justicia una copia del certificado de examen para aviación en el ejército, en la armada o en el Cuerpo de Marina de cualquier país, debidamente autenticado por la Legación o por el Cónsul de la Nación a que pertenece el solicitante, siempre que haya presentado ese examen dentro de los seis meses anteriores a la fecha de la solicitud de licencia o renovación, con tal de que las calificaciones que demuestre ese certificado de examen no sean menores que las requeridas por este decreto para la clase de licencia que se solicita. Los pilotos que tengan licencia de grado más bajo que aquel por el cual hacen nueva solicitud, deberán someterse a nuevos exámenes físicos satisfactorios para el grado solicitado, a menos que el examen anterior haya sido para un grado superior y que, en opinión del Secretario de Gobierno y Justicia, sea de fecha suficientemente reciente para justificar la extensión. No se requerirá examen físico para pilotos de planeadores no comerciales o para aprendices de pilotos para los mismos.

Art. 109. A menos que estén exentos según este decreto, los candidatos a pilotos deben pasar por los siguientes exámenes y pruebas:

a) Pilotos de Transporte.

1. Examen relativo a los Reglamentos de Comercio Aéreo, incluyendo las reglas de tráfico aéreo, todas las cuales están comprendidas en este Decreto;

2. Exámenes teóricos y prácticos en mecánica elemental de motores y aeroplanos y en aparejos, y exámenes teóricos en los fundamentos de meteorología y navegación aérea;

3. Pruebas prácticas de vuelo, como sigue:

a) Arranque y aterrizajes normales y además las siguientes maniobras: A 1.500 pies y con el motor parado, dar una vuelta de 360° y aterrizar normalmente con las ruedas delanteras tocando el suelo y dentro de los 200 pies de una línea marcada por el examinador nombrado por la Secretaría de Gobierno y Justicia.

b) A 1.000 pies y con el motor parado, dar una vuelta de 180° y aterrizar normalmente con las ruedas delanteras tocando el suelo enfrente y dentro de los 200 pies de una línea marcada por el examinador nombrado por la Secretaría de Gobierno y Justicia.

c) Una serie de tres vueltas suaves y tres vueltas bruscas formando el número 8 y otras tantas vueltas bruscas y poderosas a 720° en ambas direcciones. Espiral en una dirección, a 2.000 pies, con el motor parado, y aterrizaje con las ruedas delanteras tocando el suelo y dentro de los 200 pies de una línea marcada por el examinador nombrado por la Secretaría de Gobierno y Justicia.

d) Vuelo en maniobras de emergencia, tales como descensos, espirales, deslizamientos o caídas de lado, vueltas en ascenso, reanudación de la marcha cuando el motor se ha parado y cualesquiera otras pruebas que el Secretario de Gobierno y Justicia considere necesarias.

e) Vuelo sobre una pista rectangular o triangular de 100 millas por las vueltas, aterrizando en el lugar mismo del arranque dentro de las 5 horas. Este vuelo debe incluir también dos aterrizajes obligatorio, no en el punto de partida, cuando la aeronave debe descender. Debe señalarse la pista a ruta, y al candidato deben suministrarse por el examinador, informes de la ruta, en el momento de la salida; el examinador nombrado por el Departamento de Gobierno y Justicia determinará si la ruta o pista fue seguida correctamente y si los aterrizajes obligatorios se ejecutaron satisfactoriamente. A la presentación de pruebas satisfactorias de que el candidato ha comprendido vuelos solo a campo traviesa en distancias por lo menos de 100 millas y dentro del año inmediatamente anterior a la fecha de su solicitud, se le eximirá del vuelo especificado en este párrafo.

f) Aterrizajes y arranque con vientos contrarios.
 B) Pilotos Comerciales Limitados. Los mismos exámenes y pruebas exigidos para los pilotos de transporte, a excepción del vuelo a campo traviesa y del examen sobre meteorología y aeronavegación elementales.

C) Pilotos Industriales. 1. Examen sobre el Reglamento de Comercio aéreo, inclusive las reglas de tráfico aéreo, todas las cuales están comprendidas en este Decreto; y exámenes teóricos sobre mecánica elemental de motores y aeroplanos y de aparatos.

2. Las mismas pruebas de vuelo práctico exigidas a los pilotos de transporte, excepto el vuelo a campo traviesa.

D) Pilotos Privados. 1. Examen sobre los Reglamentos de Comercio aéreo, inclusive las reglas de tráfico aéreo, todas las cuales están comprendidas en este Decreto.

2. Pruebas de vuelo práctica, como sigue:

Tres aterrizajes satisfactorios hasta pararse completamente; una serie de tres vueltas suaves y tres ligeramente bruscas formando el número 8; vuelo en espiral en una sola dirección, a los 2.000 pies, con el motor parado, aterrizando en actitud normal con las ruedas delanteras tocando el suelo y dentro de los 500 pies de una línea marcada por el examinador nombrado por el Departamento de Gobierno y Justicia. A los pilotos privados clasificados como estudiantes se les expedirá la licencia sin exigirles los exámenes y prueba prescritos en este parágrafo.

E) Pilotos de Planeadores. Además de los arranques y aterrizajes normales, se les exigirá una serie de paradas suaves y moderadas, aterrizajes de precisión y vueltas de 360°, así como cualesquiera otras maniobras que el Secretario de Gobierno y Justicia crea convenientes. Para las licencias de pilotos no comerciales no se exigirá a 360°.

F) Reexaminación. Los solicitantes de licencia de piloto que hayan fracasado en las pruebas teóricas y prácticas prescritas, podrán solicitar nuevo exámen en cualquier momento, después de pasados 90 días de la fecha del fracaso, a excepción de los solicitantes de licencias de piloto privado y de piloto de planeador, quienes podrán hacer la solicitud de nuevo exámen después de 45 días de la fecha del fracaso. Los solicitantes de graduación o calificación como pilotos que hayan fracasado en las pruebas para tal graduación o calificación, podrán presentar su nueva solicitud pasados 30 días desde la fecha del fracaso.

Una vez expirado el término de validez del examen físico para la otorga de licencia que se solicite, el solicitante deberá sufrir un nuevo exámen.

La calificación necesaria para ser aprobado en cualesquiera de las materias de exámenes teóricos, no debe ser menor de 70 por ciento.

Los exámenes prácticos deben rendirse a satisfacción del examinador nombrado por la Secretaría de Gobierno y Justicia.

G) Calificación para Transporte Aéreo de Itinerario Fijo. 1. Examen sobre los Reglamentos de Ruta Aérea. Pruebas prácticas y teóricas sobre el uso del radio directivo y de otros auxiliares disponibles para la navegación aérea, inclusive la meteorología en lo que respecta al análisis del tiempo y su pronóstico.

2. Pruebas prácticas de vuelo en un asiento del piloto tapado y guiado solamente por los instrumentos y ejecutar las siguientes maniobras para recobrar un rumbo determinado:

- a) Vuelo recto a nivel.
- b) Paradas moderadas dando vueltas de 180° y 300° en ambas direcciones.
- c) Planeos mínimos y ascensos máximos, así hasta ponerse en actitud de vuelo sin motor.
- d) Vueltas ascendentes.
- e) Reanudar la marcha cuando se ha parado el motor: planeos, espirales y paradas en exceso de 45°.

Art. 110. Los exámenes para licenciar pilotos se efectuarán en las horas y lugares que señale el Secretario de Gobierno y Justicia. Tales exámenes y pruebas serán presididos por un oficial examinador que nombre aquel funcionario. Los candidatos para obtener licencias de piloto deben suministrar un aeroplano comercial autorizado o uno elegible para obtener la licencia y en condiciones de aerohabilidad, equipado con dobles controles, para que en él se efectúen los vuelos de prueba, a menos que el Secretario de Gobierno y Justicia disponga otra cosa.

Art. 111. A menos que se hayan suspendido o revocado antes, las licencias de piloto de transporte y de piloto comercial limitado serán válidas por seis meses, y a las de piloto industrial de planeador y privado, por un año, como se especifica en la respectiva licencia. El Secretario de Gobierno y Justicia podrá, a discreción, extender en cualquier momento al tenedor de una de esas licencias que se somete de nuevo a cualquiera de los exámenes exigidos como requisitos para conceder la licencia original.

Art. 112. Las calificaciones para Transporte Aéreo con Itinerario Fijo podrán renovarse si el tenedor de la licencia ha volado por lo menos 25 horas en el servicio de esa clase de transporte y ha volado por lo menos dos horas guiado sólo por los instrumentos, dentro de los seis meses anteriores a la expiración de la licencia. No siendo así podrá exigirse nueva comprobación en la forma y extensión que indiquen las circunstancias.

Art. 113. Podrán renovarse por períodos iguales las licencias cuando las calificaciones físicas del tenedor han sido examinadas por los médicos militares o civiles cuando se expide la primera licencia, a excepción de los pilotos de transporte y pilotos comerciales limitados, quienes deberán pagar por medio de un certificado de deficiencia autorizada, que han hecho por lo menos 10 horas de vuelo dentro de los seis meses anteriores, en cada una de las clases de licencia que poseen, o se solicitan. Los pilotos industriales deberán haber volado por lo menos 25 horas dentro del año anterior. Los pilotos de planeadores, por lo menos 10 horas de vuelo planeado o un vuelo comercial de una hora de duración por 10 meses, y los pilotos privados, por lo menos 10 horas de vuelo dentro del año anterior comprendidas de la misma manera que los pilotos de transporte y los pilotos comerciales limitados.

Art. 114. Si la calificación de un piloto a fines de cada seis meses resulta de deficiente la licencia de vuelo podrá emitirse una nueva si el solicitante demuestra tener las calificaciones físicas y haber pasado los pruebas de vuelo temporales para la clase de licencia cuya renovación se pide.

Mediante aviso con 10 días de anticipación y la aprobación del Secretario de Gobierno y Justicia, podrá cambiarse por otro el área señalada en la licencia para pilotos comerciales limitados como permisible para vuelos de aeroplanos que transporten pasajeros.

Art. 115. Todo piloto autorizado deberá llevar consigo su licencia mientras este piloteare alguna aeronave y debe presentarla para su inspección

a cualquier pasajero que se la solicite, así como a todo funcionario o empleado autorizado por el Departamento de Gobierno y Justicia, o a cualquiera de los empleados municipales encargados de hacer cumplir reglamentos o leyes locales comprendidas en las leyes nacionales.

Art. 116. Todo piloto autorizado debe llevar un registro minucioso de su tiempo de vuelo solo en un diario de abordaje cuyos asientos deben ser autenticados por él y llevar su firma, y ser atestigüados por una de las siguientes personas:

- a) Un dignatario de la compañía fabricante de cualquier tipo autorizado de aeroplano o motor.
- b) Un dignatario de escuela de aviación autorizada.
- c) Un contratista para la conducción de correos aéreos de la República de Panamá.
- d) Un Notario Público.
- e) Un oficial de operaciones debidamente autorizado de cualquier organización militar.
- f) Los inspectores aeronáuticos del Departamento de Gobierno y Justicia.
- g) Cualquier dignatario de una empresa de operaciones aeronáuticas, siempre que dicho dignatario tenga conocimiento directo de la autenticidad de los asientos.

Art. 117. El diario de abordaje debe expresar las fechas de los vuelos, el tipo de la aeronave en que se ha volado, el número de identificación de cada vuelo, los puntos entre los cuales se efectuó cada vuelo, y además, siempre que del vuelo resulte grave daño para la aeronave, se inscribirá una nota sobre este particular. Dicho diario de abordaje debe ser presentado a cualquiera representante autorizado del Departamento de Gobierno y Justicia cuando quiera que lo solicite, del mismo modo que a cualquier empleado municipal encargado de hacer cumplir reglamento y leyes locales comprendidas en las leyes nacionales.

Art. 118. Todo piloto de transportes o piloto comercial limitado que no haya hecho dos horas por lo menos de vuelo solo nocturno dentro de los 90 días anteriores, no podrá pilotear una aeronave que transporte pasajeros durante el tiempo comprendido entre la puesta y la salida del sol, a menos que haya aterrizado y arrancado sólo, diez veces por lo menos, durante esas horas, y que por lo menos tres de tales aterrizajes hayan sido con parada total.

Art. 119. En el sentido que se le da en este decreto, una persona ha emprendido vuelo solo cuando ella únicamente es quien maneja los controles y tiene a su mando la aeronave en vuelo. A un co-piloto con licencia de piloto de transporte podrá abonársele el tiempo durante el cual es efectivamente el único manipulador de los controles aunque no tenga bajo su mando la aeronave; y a un co-piloto con licencia de piloto comercial limitado podrá acreditársele el 25% del tiempo durante el cual haya sido único manipulador de los controles estando acompañado por un piloto de transportes autorizado, que tenga el comando de la aeronave y que sea responsable por su manejo y operación. Al piloto de transportes comandante de la nave y responsable del manejo y operación de ésta durante aquel vuelo, podrá acreditársele como vuelo solo todo el tiempo que no se le haya acreditado al co-piloto.

Art. 120. Las licencias de pilotos podrán suspenderse o revocarse por las razones siguientes:

- a) Violación de cualesquiera de las disposiciones de este Decreto.
- b) Descuido o negligencia en el cumplimiento de sus deberes.
- c) Condición física deficiente, o una demostración cualquiera de incompetencia en el manejo o reparación de aeronaves.
- d) Estar bajo la influencia del alcohol o de la cocaína o de otra droga barométrica, o por hacer uso de tales drogas o llevarlas consigo mientras se halla en el desempeño de sus funciones.
- e) Negarse a exhibir su licencia cuando se le haya exigido debidamente.
- f) Violar cualesquiera reglas de tráfico.
- g) Hacer alguna declaración falsa al solicitar su licencia o al rendir alguna de los informes requeridos por este decreto.
- h) Transportar pasajeros, o a simple vista se comprende que se hallan en estado de embriaguez, o bajo la influencia de la cocaína o de otras drogas heroicas.
- i) Pilotear aeronaves que lleven pasajeros en número mayor que el autorizado en la licencia respectiva. Se exceptúa a los niños menores de dos años con tal que no exceda el máximo de peso permisible.
- j) Cometer, en relación con las aeronaves, cualquier acto contrario a la seguridad pública y a los intereses generales o en detrimento de la moral de los pilotos o pasajeros.
- k) Usar o exhibir su licencia para cualquier fin fraudulento.
- l) No usar anteojos adecuados para los pilotos aprendices y privados, cuando quiera que sin tales correctivos no reúnan los requisitos de visión prescrita exigidos por este Decreto.

CAPÍTULO VIII

Licencias para mecánicos

Art. 121. Para los fines de este capítulo, las personas que reparen o reconstruyan aeronaves autorizadas mediante vueltas, y las personas encargadas de la inspección de dichas partes en tierra, o de su examen o de su reparación, serán clasificadas como mecánicos. Un examen o examen o de su reconstrucción como mecánico, a excepción de aquellos autorizados, aunque se tenga licencia, dentro de los seis meses anteriores a cuando se efectúen las licencias y la responsabilidad de la licencia autorizada. Toda solicitud de licencia de mecánico deberá presentarse ante (tal como al Secretario de Gobierno y Justicia) un formulario que se suministrará con ese fin. El solicitante de licencia de mecánico no deberá someterse a examen físico.

Art. 122. A los mecánicos que se les conceda licencia, ya sea como mecánicos de motores o como mecánicos de aeronaves. Una misma persona puede obtener varias licencias, como por ejemplo, de mecánicos de ambas clases de motores y de aviones.

Art. 123. El solicitante de una licencia de mecánico de motores deberá tener por lo menos dos años de experiencia en motores de combustión interna, y uno de esos años deberá haber trabajado en la conservación y cuidado de motores de aeronaves. Todo solicitante deberá saber leer, escribir, contar y comprender el idioma español. Al solicitante se le otorgará una licencia cuando haya pasado con éxito los exámenes teóricos y prácticos de esa clase de motores y un examen escrito, inclusive sistemas de ignición, para poder inspeccionarlos, conservarlos, repararlos y revisarlos.

así como también los exámenes sobre Reglamentos de Comercio Aéreo, a excepción de los reglamentos de tráfico, todos los cuales están comprendidos en este Decreto.

Art. 124. El solicitante de licencia de mecánico de aeroplanos deberá poseer por lo menos un año de experiencia efectiva en la construcción, conservación o reparación de aeroplanos. Dicho solicitante podrá obtener licencia al pasar con éxito los exámenes teóricos y prácticos sobre estructura de aeronaves y sobre sus aparatos, inclusive los sistemas de control, y que haya demostrado que sabe inspeccionar, conservar, reparar y revisar los mismos aparatos, y también haya sido aprobado en un examen sobre Reglamentos de Comercio Aéreo, a excepción de los reglamentos de tráfico, todos los cuales están comprendidos en este Decreto.

Artículo 125. Los exámenes para obtener ambas clases de licencia deberán ser tanto teóricos como prácticos. La clasificación mínima de aprobación en cada una de las materias del examen debe ser 70 por ciento. Los ciudadanos de cualquier país podrán obtener licencia si fueren competentes. Los exámenes para licencias de mecánico se efectuarán en las horas y lugares que señale el Secretario de Gobierno y Justicia. Dichos exámenes y pruebas serán presididos por un oficial examinador nombrado por ese funcionario.

Art. 126. Los solicitantes para licencias de mecánico que hayan fracasado en los exámenes teóricos y prácticos prescritos, podrán solicitar nuevo examen en cualquier momento después de 90 días de la fecha del fracaso.

Art. 127. La edad mínima requerida para obtener licencia de mecánico de cualquier clase es la de 18 años.

Art. 128. Las licencias de Mecánico, a menos que hayan sido antes suspendidas o revocadas, serán válidas por dos años desde la fecha de su expedición y podrán ser renovadas por periodos adicionales de dos años siempre que se presente prueba de que durante el término de la última licencia el tenedor de ella ha prestado servicio de conformidad con ella, por lo menos durante la mitad del plazo de su duración. El Secretario de Gobierno y Justicia podrá exigir, a discreción, que los tenedores de esas licencias presenten, en cualquier momento, un nuevo examen sobre cualesquiera de las materias teóricas o prácticas cuyas pruebas se exigieron para la concesión de la licencia original.

Art. 129. Todo mecánico debe llevar consigo su licencia mientras trabaje en aeronaves autorizadas, y deberá presentarla para su inspección cuando quiera que se lo exija algún pasajero o el propietario de una aeronave autorizada que haya sido reparada por él o en la cual haya trabajado, o cuando así lo desee algún empleado u oficial autorizado del Departamento de Gobierno y Justicia, o algún empleado municipal encargado de hacer cumplir reglamentos o leyes locales comprendidas en las leyes nacionales.

Art. 130. Las licencias de mecánico podrán ser suspendidas o revocadas por las siguientes causas:

- Violación de cualesquiera de las disposiciones de este Decreto.
- Decuido o negligencia en el cumplimiento de sus deberes.
- Una demostración cualquiera de incompetencia en la reparación o revisión de aeronaves.
- Estar bajo la influencia de licores embriagantes, cocaína u otra droga prohibida, o usar y llevar consigo cualesquiera de esas drogas mientras está trabajando.
- Negarse a exhibir su licencia cuando así se le exija debidamente.
- Hacer alguna declaración falsa al solicitar su licencia o al rendir alguno de los informes requeridos por este Decreto.
- Cometer, en relación con las aeronaves, cualquier acto contrario a la seguridad o al interés público, o en detrimento de la moral y buena fama de los pilotos o mecánicos.
- Usar o exhibir su licencia para cualquier fin fraudulento.

CAPÍTULO IX

Reglamento de tráfico aéreo

Art. 131. Toda aeronave en vuelo, sea autorizada o no, deberá ostentar la marca de licencia o de identificación que le haya expedido el Departamento de Gobierno y Justicia de la manera prescrita en los artículos 91 a 98 inclusive. Esta regla se aplica a todos los vuelos, ya sean sobranos de los pasajeros o de placer, con fines de prueba o fines experimentales, ya sea la aeronave autorizada o no. Esta disposición también es aplicable a todas las aeronaves desiertas en el artículo 25 de este Decreto.

Art. 132. Las aeronaves que lleven números asignados por el Departamento de Gobierno y Justicia, deberán ostentar de modo visible y en todo tiempo esta marca de identificación o licencia, colocada sobre la aeronave de manera que pueda verse fácilmente.

Art. 133. En cumplimiento de los artículos 17 y 24 c) del presente Decreto se prescriben las siguientes alturas mínimas de vuelo de seguridad:

- Las alturas mínimas de vuelo de seguridad al arriar o aterrizar, o mientras se está volando sobre puntos altos al arriar o aterrizar, son aquellas en que señales o personas que se encuentran o pueden encontrarse en proximidad peligrosa de las aeronaves o de las propiedades que se encuentran en el terreno, o en la extensión de aguas estancadas o que producen peligros para las aeronaves.
- Las alturas mínimas de vuelo de seguridad sobre lugares congestionados en las ciudades, villas o aldeas, son aquellas que permiten un aterrizaje de emergencia inmediatamente cuando sea necesario, a una altura de 1,000 pies.
- Las alturas mínimas de vuelo de seguridad en las partes altas de las montañas serán aquellas que permitan un aterrizaje de emergencia.

Art. 134. Nochualmente los vuelos de seguridad de las aeronaves en vuelo sobre rutas aéreas civiles establecidas para que se cumplan las disposiciones que se mantienen por el lado derecho de la ruta aérea.

Art. 135. Toda aeronave debe dar paso a otra en el caso de:

- Aeroplanos.
- Biplanes.
- Globos libres o nativos.

Toda aeronave no controlada se considerará como globo libre. Las aeronaves requeridas para dar paso deben dar paso a una distancia que permita mantenerse por el lado derecho de la ruta aérea.

Art. 136. Si las circunstancias lo permiten, la aeronave requerida para dar paso evitará cruzar por frente a la otra. La otra podrá mantener su rumbo y su velocidad, pero ninguna aeronave a motor podrá seguir su rumbo si así llegare a ponerse dentro de 200 pies de la otra, o dentro de este el mínimo de la distancia a que pueda ponerse una de otra las aere-

naves que no estén en servicio militar de la República de Panamá, y las aeronaves comerciales que hayan emprendido operaciones industriales locales.

Art. 137. Cuando dos aeronaves a motor se encuentren en rutas que se cruzan, la aeronave que tenga la otra a su derecha se apartará del camino.

Art. 138. Cuando dos aeronaves a motor están aproximándose de frente la una a la otra, o poco más o menos, y haya peligro de un choque, cada cual alterará su rumbo hacia la derecha de tal modo que pueda pasar por el lado izquierdo de la otra. Esta regla no se aplicará a los casos en que las aeronaves puedan pasar, sin alterar su rumbo, a más de 300 pies una de otra.

Art. 139. Se dice que una aeronave está alcanzando a otra cuando se le aproxima directamente por detrás o dentro de los 70° de tal posición y la alteración subsecuente de la situación relativa entre una y otra no hará que la aeronave que está alcanzando cruce aquella según el significado de estas reglas o la relevé del deber de apartarse de la aeronave a la cual está alcanzando, hasta cuando la haya pasado de modo definitivo y claro.

En caso de duda acerca de si la posición de la aeronave que parece estar alcanzando es delantera o trasera, deberá presumirse que está alcanzando a la otra y desviarse en consecuencia.

La aeronave que está alcanzando a otra debe desviarse hacia el lado derecho y nunca en sentido vertical.

Art. 140. Con exclusión de los arranques y aterrizajes en aerodromos establecidos, aeropuertos o predios señalados para tal fin por el dueño, a no ser lo que establece el artículo 163, ninguna aeronave deberá volar:

1° Sobre partes pobladas de ciudades, villas o aldeas, si no es a una altura suficiente para permitir un aterrizaje de emergencia lo bastante seguro; dicha altura no debe ser menor de 1,000 pies en ningún caso.

2° En cualesquiera otras partes la altura no debe ser menor de 500 pies.

3° Por sobre aéreas consideradas como peligrosas debido a que en ellas existen explosivos a no ser que la altura sea suficiente para permitir un aterrizaje de emergencia razonablemente seguro y fuera del área de peligro tal altura en ningún caso deberá ser menor de 1,000 pies.

4° No se podrá efectuar vuelo a menos de 1,000 pies de altura por sobre ningún lugar en que se halle reunida una multitud de personas al aire libre, a menos que lo haya autorizado el Secretario de Gobierno y Justicia. Esa autorización se concederá sólo para operaciones limitadas.

5° No se podrá efectuar vuelo a menos de 1,000 pies de altura por encima de ningún establecimiento penal nacional o provincial o municipal.

Art. 141. Vuelo acrobático es una maniobra intencional no necesaria para la navegación aérea. El salto en paracaídas entra en esta categoría.

Nadie podrá hacer vuelos acrobáticos en una aeronave ni por sobre el área poblada de una ciudad, villa o aldea, ni por sobre una reunión de personas al aire libre o a menos de 2,000 pies de altura por sobre una ruta aérea civil establecida, o a una altura cualquiera por sobre un aeropuerto o aerodromo establecido, o dentro de los 1,000 pies de altura en sentido horizontal.

Art. 142. Toda maniobra acrobática que se ejecute por sobre cualquier otro lugar se hará a los 1,500 pies de altura.

Art. 143. Nadie podrá hacer vuelos acrobáticos en una aeronave que conduzca pasajeros.

Art. 144. Cuando se hagan maniobras acrobáticas que no están prohibidas por este decreto, toda persona que vaya en la aeronave deberá estar provista de un paracaídas de tipo y diseño aprobado, probado y en buen orden de acuerdo con las disposiciones del Decreto N° 149.

Art. 145. Los saltarines que hagan exhibiciones, pruebas, ejercicios o saltes de demostración con paracaídas deberán llevar otro auxiliar arreglado de tal modo que pueda hacerse funcionar en caso de que el primer paracaídas no funcione o se enrede o desconspenga. Ambos paracaídas deben ser de tipo aprobado por el Departamento de Gobierno y Justicia y estar en buen orden, de acuerdo con las disposiciones del Decreto N° 149.

Art. 146. Cuando una aeronave esté volando, el piloto no botará ni dejará caer, ni permitirá que nadie le haga, objeto o cosa alguna a no ser que medie permiso especial del Secretario de Gobierno y Justicia, o cuando fuese necesario para la seguridad personal de los pasajeros y tripulación.

Art. 147. Los hidronariones, cuando estén en el agua, serán maniobrados de conformidad con las leyes y reglamentos que rigen la navegación de embarcaciones comunes en la República de Panamá, a no ser que se disponga otra cosa en este decreto.

Art. 148. El transporte de explosivos distintos a los que sean necesarios para señales o para combustible de una aeronave en vuelo, o materiales para rociadas o aspersiones industriales o agrícolas, queda prohibido, excepto mediante autorización especial concedida por el Secretario de Gobierno y Justicia.

Art. 149. Nadie podrá navegar en una aeronave mientras se encuentran bajo la influencia del licor, la cocaína u otra droga semejante, ni hacer uso de tales sustancias o llevarlas consigo a bordo, ni será permitido transportar sustancias que fácilmente se hallen afectadas o bajo la influencia de alguna droga.

Art. 150. El remolque de aeronaves por otras aeronaves es prohibido, a excepción del remolque de cualquier aparato u objeto, excepto mediante permiso especial del Secretario de Gobierno y Justicia.

Art. 151. Para el arranque y viaje de las aeronaves se tendrán en cuenta las siguientes reglas:

Los arranques y los aterrizajes se efectuarán a favor del viento cuando sea posible. No se comenzará a efectuar un arranque mientras haya alguna otra aeronave en vuelo que esté aterrizando. Al arrancar o al aterrizar, las aeronaves seguirán las ordenes de tráfico señaladas por los señalamientos o marcas hechas sobre el terreno. No se efectuará arranque o aterrizaje en un punto o carretera pública sin previo permiso de la autoridad pública local y la aprobación del Secretario de Gobierno y Justicia.

Si fuese posible, al llegar a los 1,000 pies en sentido horizontal del lado de aterrizaje del aerodromo, la aeronave mantendrá un rumbo fijo en dirección a la zona de aterrizaje. Todo vuelo desde un aerodromo (y hasta el momento de aterrizar dentro de ruta aérea civil, se efectuará tal como se indica en la ruta, siempre y cuando sea necesario circumvalar el aerodromo para cumplir con esta disposición, y cuando quiera que por cualquier motivo se rodee un aerodromo que está o se sitúa en una ruta aérea civil, tales los señalamientos se efectuarán hacia la izquierda, a no ser que se disponga otra cosa por la Secretaría de Gobierno y Justicia. Toda aeronave que vuele dentro de los 3,000 pies en sentido horizontal del punto más próximo del

aeródromo o area de aterrizaje, lo hará de conformidad con esta disposición, a no ser que esté volando a una altura mayor de 2,000 pies.

Un aeroplano que está aterrizando tiene el derecho de rutas sobre los aeroplanos que se están moviendo sobre la tierra o arrancando, pero esto no será excusa para que los pilotos de una y otra nave dejen de ejercer el cuidado y diligencia debidos.

Cuando se esté aterrizando o ejecutando maniobras preparativas para el aterrizaje, el aeroplano que se halle a mayor altura tendrá la obligación de evitar al aeroplano que se encuentre más abajo, y deberá observar, en lo que respecta al aterrizaje, las reglas que rigen a las aeronaves cuando alcanzan a otra en vuelo.

Toda aeronave que esté en peligro o en apuros, tendrá derecho a que se le dé paso libre en sus tentativas de aterrizaje.

Art. 152. En lo referente a luces deben tenerse en cuenta las siguientes disposiciones:

Los límites angulares que se fijan en este decreto se determinarán cuando la aeronave está en posición de vuelo normal.

Desde la caída hasta la salida del sol, los aeroplanos en vuelo deberán ostentar las siguientes luces:

1° Sobre el lado derecho, una luz verde construida y colocada de tal modo que lance un rayo ininterrumpido entre dos planos o líneas verticales cuyo ángulo dihedro sea de 110° cuando se le mida hacia la derecha, desde la línea muerta o sin luz para adelante, y que sea visible a una distancia de 2 millas por lo menos.

2° Sobre el lado izquierdo, una luz roja construida y colocada de tal modo que lance un rayo de luz no interrumpido entre dos planos o líneas verticales cuyo ángulo dihedro sea de 110° cuando se le mida hacia la izquierda, desde la línea muerta o sin luz para adelante, y que sea visible a una distancia de 2 millas por lo menos.

3° Por la parte trasera y todo cuanto sea posible a popa, una luz blanca que lance hacia atrás, un rayo brillante en un ángulo dihedro de 140° en dos secciones repartidas por un plano o línea vertical que pase por la línea de vuelo y visible a 3 millas por lo menos.

4° Las aeronaves que conduzcan pasajeros, en cualquier tiempo entre la caída y la salida del sol, estarán equipados con luces eléctricas de aterrizaje y paracaídas de tipo luminoso aprobado, o su equivalente, además de las luces de abordó requeridas.

Desde la caída hasta la salida del sol, los dirigibles llevarán y ostentarán las mismas luces prescritas para los aeroplanos, pero las luces laterales deberán ser doble en posición horizontal de proa a popa, y la luz trasera deberá ser doble en sentido vertical. Cada pareja de luces debe estar por lo menos a 7 pies una de otra.

Todo globo libre, entre la caída y la salida del sol, debe ostentar una luz blanca a no menos de 20 pies debajo de la barquilla, visible a 2 millas por lo menos. Todo globo cautivo o dirigible, llevará tres luces: roja, blanca y roja, en línea vertical, una sobre otra y visible a dos millas por lo menos. La luz roja de arriba deberá estar a no menos de 20 pies debajo de la barquilla, y las luces estarán separadas una de otra a no menos de 7 pies y a no más de 10 pies.

Desde la caída hasta la salida del sol toda aeronave que se encuentre sobre la superficie del agua y que no esté manejada, o que se halle amarrada o anclada en las veredas de navegación, ostentará una luz blanca visible por lo menos a 2 millas de distancia en todas direcciones.

Desde la caída hasta la salida del sol, los cables de amarre de los globos y dirigibles ostentarán grupos de tres luces rojas colocadas a distancia no menores de 100 pies una de otra, medidos desde la canastilla, de modo que la primera luz del primer grupo quede aproximadamente a 24 pies de la luz roja más baja del globo. El objeto al cual esté amarrado el globo en tierra, ostentará un grupo de luces similar para señalar su posición.

Art. 153. Durante el día los cables de amarre de globos y dirigibles estarán marcados con banderolas cónicas no menores de 20 pulgadas de diámetro en la base por 7 pies de largo, pintadas de vivo color amarillo cromo. El objeto al cual esté amarrado en tierra el globo o dirigible ostentará la misma clase de banderolas, las cuales estarán colocadas en la misma posición de las luces especificadas en este decreto.

Art. 154. Las siguientes señales, separadamente o al mismo tiempo, se usarán cuando sea posible en casos de angustia o apuro:

- 1° La señal internacional, SOS, por radio.
- 2° La bandera de angustia según el Código Internacional, NC.
- 3° Una bandera cuadrada que tenga por encima o por debajo una bola o cualquier cosa que lo pertenezca.

Art. 155. Cuando una aeronave se vea obligada a aterrizar de noche en un aeropuerto iluminado, dará a conocer su aterrizaje forzoso por medio de una serie de breves relámpagos hechos con sus luces de posición, si es posible.

Art. 156. En casos de niebla, neblina o mal tiempo, toda aeronave que halle sobre el agua en veredas de navegación, cuando sus máquinas no están en movimiento, deberá indicar su presencia por medio de un aparato sonoro que emita señales de 5 segundos de duración cada dos minutos.

Art. 157. Podrá faltarse a las reglas de tráfico aéreo cuando así lo exijan las circunstancias, para evitar un peligro inmediato, o cuando existan causas inevitables como mal tiempo, etc., estipulándose, sin embargo, que toda aeronave que lleve pasajeros no deberá de cumplir las reglas relativas a las altitudes mínimas de vuelo sobre cualquier punto del mal tiempo.

CAPITULO X
MOROSIDAD

Art. 158. Será legal, con excepción de lo que en este Decreto se contiene o se extienda, lo siguiente:

- 1° Navegar una aeronave dentro de las reservas del aeródromo, en forma distinta de lo que dispone el Poder Ejecutivo relativo a esas reservas.
- 2° Navegar cualquier aeronave que no sea extranjera en operaciones de comercio aéreo interprovincial o extranjero, si tal aeronave está registrada como panameña y haberse cualquier aeronave extranjera en la República de Panamá.
- 3° Navegar cualquier aeronave registrada como panameña, o alguna aeronave extranjera, sin tener el correspondiente certificado, o en violación de lo que en ellos se estipula.
- 4° Servir como aeronave en relación con cualquier aeronave registrada como panameña, o en una extranjera, sin poseer certificado de aeronave o en violación de los términos de tal certificado.
- 5° Navegar una aeronave en contra de las reglas de tráfico aéreo.

Art. 159. Toda aeronave que no sea panameña, y que se registre en el

artículo anterior o cualesquiera de las reglas de entradas y salidas de aeronaves, o que viole cualesquiera reglamentos de aduana o sanitarios relativos a aeronaves, o cualesquiera reglamentos de inmigración relacionados con aeronaves será castigada con multa de (B. 500.00) que impondrá el Secretario de Gobierno y Justicia, de conformidad con el procedimiento que señale el mismo.

Art. 160. Todas las multas de que trata este Decreto se considerarán como Ingresos a favor del Departamento de Aviación.

Art. 161. El Secretario de Gobierno y Justicia o su representante autorizado notificará a toda persona incurso en las penas que pueden ser condenadas o rebajadas por él, y toda persona a quien se le haga una inculpatión, podrá trasmitir al Secretario de Gobierno y Justicia, dentro del tiempo señalado en la notificación, una declaración jurada de los hechos en que se funda para pedir la mitigación o remisión de la pena. El Secretario de Gobierno y Justicia determinará si hay o no lugar a la rebaja o perdón, y a la persona interesada se le notificará lo resuelto.

Art. 162. El Secretario de Gobierno y Justicia podrá renunciar la aplicación de cualesquiera de las estipulaciones de este Decreto, cuando a su juicio así lo justifiquen los hechos particulares del caso.

Art. 163. Este Decreto entrará en vigor, una vez publicado en la GACETA OFICIAL excepto en cuanto a lo que se refiere a las penas, que no se harán efectivas por ninguna violación de sus disposiciones, sino cuando ocurran dentro de los 90 días después de la fecha de su promulgación.

Art. 164. El Decreto número 89 de 4 de Mayo de 1929, así como cualquier otro o parte de él que esté en contradicción con el presente, queda derogado.

Comuníquese y publíquese.
Dado en Panamá, a los veinte y tres días del mes de Agosto de mil novecientos treinta y dos.

R. J. ALFARO,

El Secretario de Gobierno y Justicia,

GMO. ANDREVE.

GACETA OFICIAL

SE PUBLICA TODOS LOS DIAS HABILES

DIRECTOR: MIGUEL C. AVILES P.

OFICINA: Imprenta Nacional, Calle 11, Oeste, N.º 2.
Teléfono, 1064 J. — Apartado 451.

ADMINISTRACION: Jefe de la Sección de Ingresos de la Secretaría de Hacienda y Tesoro

SUSCRIPCIONES MENSUALES:
B. 0.75 en la República de Panamá.—B. 1.00 en el exterior (donde haya que pagar franqueo)
Valor del ejemplar: Cinco centésimos de balboa.

PODER EJECUTIVO NACIONAL

PRIMER DESIGNADO ENCARGADO DEL PODER EJECUTIVO

Doctor RICARDO J. ALFARO

Despacho Oficial: Residencia Presidencial.

SECRETARIO DE GOBIERNO Y JUSTICIA.

Don GUILLERMO ANDREVE

Despacho Oficial: Palacio de Gobierno, segundo piso, Avenida Central y Calle Tercera.—Casa particular: Calle 34.—(Manuel José Hurtado).—Exposición N.º 22.

SECRETARIO DE RELACIONES EXTERIORES.

Don ENRIQUE GEENZIER

Despacho Oficial: Palacio de Gobierno, segundo piso, Avenida Central.—Casa particular: Calle 10a. N.º 2.

SECRETARIO DE HACIENDA Y TESORO.

Don DARIO VALLARINO

Despacho Oficial: Palacio de Gobierno, primer piso, Avenida Central.—Casa particular: Calle Primera N.º 18.

SECRETARIO DE INSTRUCCION PUBLICA.

Licenciado JEPHTHA B. DUNCAN

Despacho Oficial: Edificio de Correos y Telégrafos, tercer piso, Avenida Central, Plaza de la Independencia.—Casa particular: Avenida Sor N.º 26.

SECRETARIO DE AGRICULTURA Y OBRAS PUBLICAS.

Doctor DAMASO A. CERVERA

Despacho Oficial: Palacio de Gobierno, tercer piso, Avenida Central.—Casa particular: Calle Cuarta N.º 30.

CONTENIDO:

SECRETARIA DE GOBIERNO Y JUSTICIA

Decreto Número 117 de 23 de Agosto

Movimiento en la Alcaldía del Distrito Capital

Avales y Edictos