

TELEFONO: (51 1) 575-3664
WEB SITE: clacsec.lima.icao.int
E-mail: clacsec@lima.icao.int

FAX: (51 1) 575-1743
SITA: LIMCAYA



COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL

LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMISIÓN

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 4127
LIMA 100, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/15-NE/14
04/03/05

**DÉCIMA QUINTA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/15)**

(Asunción, Paraguay, 16 al 18 de marzo de 2005)

**Cuestión 9 del
Orden del Día:**

Acuerdo entre los Estados sobre determinación de la edad límite para los pilotos
Tarea No. 20 del Programa de Trabajo de la CLAC

(Nota de estudio presentada por Chile)

Antecedentes

1. El Anexo 1 al Convenio de Chicago sobre la Aviación Civil Internacional, párrafos 2.1.10.1-2.1.10.2 establece restricciones a las atribuciones de los pilotos, que habiendo cumplido 60 años, se desempeñan al mando de una aeronave que se dedique al servicio internacional regular o no regular. Esta norma es histórica, corresponde a otra época y generación, en la cual las personas no tenían la expectativa de vida que existe en el presente, los servicios integrales y especializados de salud (Medicina Preventiva, Ocupacional y Curativa) carecían de las capacidades actuales para predecir la condición de salud de un sujeto con un alto índice de certeza, no contaban con instrumentos para acotar apropiadamente caso a caso los requisitos psicofísicos laborales y no tenían el grado de eficiencia que hoy tienen para solucionar o controlar situaciones clínicas que hace tres o cuatro décadas eran descalificantes.

2. La cantidad y profundidad de los conocimientos y praxis aplicados a la Medicina y Psicología de Aviación, ejercidos en un contexto aeronáutico diferente en lo tecnológico y operativo (en especial en las

materias vinculadas a la Seguridad Operacional), señalan que no hay fundamento científico para discriminar por edad, puesto que ésta es sólo un parámetro biológico más y no un requisito médico (psicofísico).

3. Asimismo, el artículo 40 del Convenio, establece que el titular de licencia que no cumpla con los requisitos de edad exigidos, no podrá participar en la navegación internacional sin permiso del Estado en cuyo territorio vuelen. En consecuencia, existe obligación para las Empresas Aerocomerciales el obtener autorización previa de dichos Estados, para que un piloto pueda operar cuando se encuentre en esta situación.

Análisis

4. El concepto actual de requisito psicofísico laboral es el cumplimiento de una exigencia o estándar anatómico o funcional aplicado al puesto de trabajo o especialidad desempeñada en éste, el cual es un mínimo que necesariamente debe ser cumplido según demuestren exámenes médicos validados en su técnica y procedimiento, para el efecto de certificar variables objetivas que se vinculan a un ejercicio seguro de las capacidades del sujeto. En aeronáutica, si el piloto cumple con tales estándares vinculados a la aviación comercial, es irrelevante la edad cronológica, dado que esta variable está incorporada intrínsecamente al mismo, como causa de eventual deterioro de sus estructuras y funciones, las que pueden ser objetivamente evaluadas. Además, la edad biológica, que es la realmente significativa, supone por una parte algunas pérdidas, pero tiene también ganancias: la experiencia neuro sensorial, que es mucho más que la mera capacidad perceptiva, así como el entrenamiento continuo que logra la adaptabilidad integrada en el día a día. Todas estas variables son medibles individualmente y posibles de acotar mediante una discriminación positiva y no arbitraria, situación que ocurriría al emplear un criterio estadístico poblacional.

5. Debe considerarse que en la aviación comercial de transporte público, la tripulación de vuelo está formada, a lo menos, por dos pilotos en cabina. El mecanismo de dispensa a un requisito físico permite que uno de ellos esté declarado médicamente “Apto” de modo excepcional, sin afectar la seguridad de vuelo, siempre que el otro esté sano y apto sin ninguna dispensa médica. Sin embargo, como por su naturaleza la edad es una exigencia absoluta y no un estándar médico dispensable, el mero hecho de cumplir 60 años se transforma en un impedimento insubsanable, más grave que el incumplimiento manifiesto de requisitos biológicos, dispensables por la vía de una aptitud excepcional otorgada sólo para ambiente multi piloto. Esta inconsistencia establece una discriminación franca, por tanto, la edad se transforma así en un súper requisito no factible de estudiar en sus efectos que invalida administrativamente. Así, un piloto plenamente sano, capaz y habilitado, está en peor situación por tener 60 años, que si estuviese enfermo, controlado su riesgo y dispensado.

- a. En el caso de Chile, la Constitución Política Capítulo III “De los Derechos y Deberes Constitucionales”, al abordar el tema de la edad en relación con la libertad de trabajo y su protección, establece que “toda persona tiene derecho a la libre contratación y a la libre elección del trabajo y prohíbe cualquiera discriminación que no se base en la capacidad o idoneidad personal, sin perjuicio de que la ley puede exigir la nacionalidad chilena o límites de edad para determinados casos”.
- b. Respecto al Personal Aeronáutico, el legislador ha considerado no dictar disposiciones legales en materias de límites de edad máxima, toda vez que su desempeño como titular de licencia aeronáutica va estar limitado por otras condiciones y que se refieren a requisitos psicofísicos precisos, de pericia, conocimiento y experiencia, que son controlados por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC).
- c. La normativa nacional sobre esta materia difiere de la norma internacional con respecto a las atribuciones de los pilotos que hayan cumplido 60 años y que actúen al mando de

una aeronave dedicada a servicios aéreos internacionales por remuneración o arrendamiento.

- d. En consecuencia en Chile todo piloto de transporte público puede operar, dentro del espacio aéreo nacional, sin restricciones de edad, en cuanto cumpla las exigencias sicofísicas establecidas por la autoridad.
- e. Dentro de los aspectos de carácter psicofísico más importantes que se tomaron en consideración para que el Estado de Chile adoptara la norma antes citada, se destacan los siguientes:
 - i. Dado los progresos médicos, es evidente que la expectativa de vida de la población mundial ha aumentado, especialmente en los países más desarrollados, y que las capacidades laborales en todos los ámbitos se han prolongado en todas las esferas, incluso el aeroespacial.
 - ii. Conjuntamente con la mayor expectativa de vida, los modernos sistemas de salud han producido un desfase positivo entre la edad biológica y la edad cronológica, junto a un incremento en la calidad de vida, ya que se dispone de mejores métodos para medir y predecir parámetros biomédicos evolutivos, para prevenir enfermedades y controlarlas, así como más eficientes métodos y técnicas para tratarlas, lo que ha permitido que un número cada vez mayor de personas alcancen edades cronológicas mayores, sin un deterioro significativo, no advertido o no detectado, de sus condiciones anátomo fisiológicas.
 - iii. Desde el punto de vista aeronáutico, es importante tener presente que un piloto puede sufrir algunos problemas de salud, que pueden ser estadísticamente más frecuentes según su carga genética, exposición a agentes externos o su mayor edad, todos los cuales el actual progreso médico puede analizar en forma eficiente, como por ejemplo:
 - Un deterioro progresivo de sus capacidades producto de la edad. Un ejemplo de lo anterior, respecto a órganos de los sentidos, es la presbicia, la menor tolerancia de la retina o del sistema oto neurológico del equilibrio frente a la hipoxia, o ciertas caídas a determinadas frecuencias audibles, que pueden afectar con más frecuencia a los individuos a contar de la quinta década de la vida, no obstante que pueden estar dentro de los parámetros de seguridad expresados en los requisitos psicofísicos.
 - La aparición de ciertas patologías crónicas susceptibles de ser controladas por medios o fármacos compatibles con las actividades de vuelo, y que sólo requieren controles periódicos más frecuentes, mediante evaluaciones de medicina aeronáutica efectuadas a través de procedimientos más sofisticados pero accesibles, repetidos cuando tales procedimientos agoten su capacidad de predicción.
 - Patologías crónicas no susceptibles de ser controladas o bien requieran para su control medicamentos incompatibles con las actividades de vuelo, sólo en

tanto no aparezcan nuevos medicamentos sin contraindicaciones para las actividades aéreas o una nueva tecnología elimine o mitigue los efectos de la enfermedad.

- iv. Por otra parte, estadísticamente los grupos etarios mayores están expuestos a sufrir patologías agudas o complicaciones agudas de enfermedades crónicas. Como ejemplo, se puede citar el infarto al miocardio como expresión de una enfermedad vascular aterosclerótica o una crisis de gota como expresión de una enfermedad metabólica. Para este tipo de enfermedades sólo puede efectuarse estimaciones de riesgo sobre la base de factores conocidos.
- v. La evaluación médica aeronáutica debe consistir en examinar y verificar requisitos psicofísicos reglamentarios objetivos, mediante técnicas que pueden variar en su capacidad de predicción y periodicidad, según los riesgos estadísticos asociados a las edades cronológicas. En consecuencia, a mayor edad, los métodos deberán ser más efectivos y aplicados con intervalos menores, sin ser la edad descalificante por sí misma.
- f. Considerando el riesgo estadístico de las patologías a que se hace referencia, se ha establecido como requisito para autorizar licencias de vuelo a pilotos mayores de 60 años, y procedimientos de operación, lo siguiente:
 - i. Que se efectúe un examen médico exhaustivo obligatorio, en que se incorporen todos los elementos de diagnóstico no invasivo, que permitan optimizar la evaluación anatómica y fisiológica del piloto cada 06 meses.
 - ii. La composición de la tripulación sólo puede considerar a un piloto mayor de 60 años.
 - iii. Con el cumplimiento de estas medidas, se corre un riesgo controlado de similar magnitud que el riesgo que se corre con los pilotos menores de 60 años, con la actual normativa referida a las exigencias fisiológicas y de periodicidad de los exámenes médicos exigidos.
- g. Otras consideraciones que justifican el otorgamiento de licencias a pilotos mayores de 60 años, que se han tomado en cuenta, son las siguientes:
 - i. Los pilotos mayores de 60 años constituyen un número de profesionales normalmente de vasta experiencia, plenamente capacitados y entrenados que pueden aún hacer un gran aporte para las nuevas generaciones de pilotos.
 - ii. No es sustentable, ni en la razón pura, ni científicamente, establecer arbitrariamente una catástrofe orgánica que invalida súbitamente a un individuo el día que cumple 60 o más años. Esta idea significaría que la peor enfermedad posible es dicho cumpleaños, pues significaría invalidez laboral, no basada en pérdida de capacidades y no diagnosticada por un médico sino por el Registro Civil.

6. Se acompaña como **Adjunto** a la presente Nota de Estudio, listado de la normativa de algunos países con respecto a la edad límite de los pilotos.

Medidas propuestas al Grupo de Expertos

7. Se invita al Grupo de Expertos a:

- a) analizar la presente Nota de Estudio; y
- b) constituir un Grupo *ad hoc* que se aboque al estudio de los antecedentes disponibles, para establecer un instrumento de carácter regional que permita unificar la edad máxima permitida para que los Pilotos comerciales pueden continuar al mando de una aeronave, más allá de los 60 años en línea con la proposición que el Panel de Expertos en Licencias y Entrenamiento de Tripulaciones (FCLTP), realizará a la Comisión de Aeronavegación de la OACI.

LISTADO DE LA NORMATIVA DE ALGUNOS PAÍSES
CON RESPECTO A LA EDAD DE LOS PILOTOS

1. Australia:

Un piloto que haya cumplido 60 años, no tiene restricciones:

2. Canadá:

No restringe las atribuciones de los pilotos que hayan cumplido los 60 años.

3.- El Salvador

Considera 60 años como máximo.

3. Estonia:

Considera 65 años como máximo.

4. Fiji:

Considera 65 años como máximo.

5. Irán:

Considera 60 años como máximo.

6. Irlanda:

Considera 65 años como máximo

7. Islandia:

Considera 65 años como máximo

8. Japón :

Considera 63 años como máximo.

9 México:

Considera 65 años como máximo.

10. Perú:

El límite de edad es de 64 años.

11. Reino Unido:

Considera 65 años como máximo.

12. Turquía:

Considera 65 años como máximo.

13. Uruguay:

Considera 65 años como máximo.

Referencias:

1. Nota de Estudio 7982 que se presentará a la Comisión de Aeronavegación.
2. Segunda Reunión del Panel de Expertos de Licencias y Entrenamiento de Tripulaciones (FCLTP) Montreal, Canadá 31 de Enero al 11 de Febrero, 2005.