

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/18
10/03/05

**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 Paraguay)

Introducción

1. Hasta el presente la norma contenida en el Anexo 1 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional expresa que “Ningún Estado contratante que haya expedido licencias de piloto permitirá que los titulares de las mismas actúen como piloto al mando de una aeronave que se encuentre dedicada al Servicio Aéreo Internacional Regular o a Operaciones de Transporte Aéreo Internacional no regular o remuneración o arrendamiento, cuando los titulares de la licencia hayan cumplido 60 años.

2. En correspondencia a esta norma la mayoría de los Estados la tienen reglamentada en sus regulaciones nacionales. Esta misma situación se da en el Estado Paraguayo donde el Reglamento DINAC R 61- Pilotos e Instructores de Vuelo-reza en su Sección 61.45 “RESTRICCIONES DE LAS PRERROGATIVAS DE LOS POSEEDORES DE LICENCIAS DE PILOTOS DE TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL QUE HAYAN CUMPLIDO 60 AÑOS DE EDAD”.

- a) Los pilotos que hayan cumplido 60 años de edad, no podrán ejercer sus atribuciones como piloto al mando en operaciones de Servicio de Transporte Aéreo Internacional, regular o no regular, por remuneración y/o arrendamiento.

- b) Las atribuciones de pilotos al mando cuando sean ejercidas en el espacio aéreo nacional, y en operaciones según las reglas del DINAC R 121 y R135, la edad máxima permitida está limitada a 65 años de edad. Solo existirá limitación cuando el titular no cumpla con el requisito sicofísico exigido para la licencia.

3. Igualmente el Reglamento DINAC R 67- Certificación Médica en su Sección 67.27 VALIDEZ DE LOS CERTIFICADOS DE CAPACIDAD FÍSICA.

- a) La validez máxima de los Certificados de Capacidad Física deben obedecer a los siguientes plazos:
 - 1) 12 meses para Pilotos de transporte de Líneas Aéreas, con menos de 40 años de edad.
 - 2) 6 meses para Piloto de Línea Aérea a partir de los 40 años de edad.

Análisis

4. Al igual que algunos Estados la Constitución de la República del Paraguay en su Capítulo VIII, del Trabajo, Sección 1, de los Derechos laborales, establece en su “Artículo N° 88 De la no-discriminación. No se admitirá discriminación alguna entre los trabajadores por motivos étnicos, de sexo, edad, religión, condición social y preferencias políticas o sindicales. El trabajo de las personas con limitaciones o incapacidades físicas o mentales será especialmente amparable”.

5. Consideramos que una misma norma aplicada mundialmente en todas las regiones puede resultar hasta arbitraria dadas las características propias de cada región y aún más teniendo en cuenta la diversidad de países que las integran sujetos a sistemas de costumbres, alimentación y otras características que los diferencian en cuanto a esperanza de vida y la relación biológica-cronológica de cada uno de ellos que pueden resultar ostensiblemente diferentes.

6. Se toma por su similitud el razonamiento realizado en la reciente Cumbre Mundial de Sistemas Regionales para la Vigilancia de la Seguridad Operacional celebrada en Washington DC- USA del 1 al 3 de febrero del año en curso, donde se ha concluido que sería un error comparar a las distintas regiones representadas, ya que cada una tiene características distintas, por lo que un mismo trato para solucionar problemas regionales deberían estar sujetos a recetas distintas.

7. Una interpretación a esta diversidad de variables parece haber aflorado en ciertos países que por características propias o por imposición de sus legislaciones consideran la no limitación al derecho para ejercer un trabajo por causas ajenas a la idoneidad sino ante manifiestas y comprobadas limitaciones de capacidad física y mental, dando lugar a la determinación soberana de fijar diferencias con respecto a la norma aplicable.

8. Al respecto sabemos que existe un número de Estados que han optado por Reglamentar la restricción de las atribuciones de pilotos al mando hasta los 65 años.

9. Al menos en nuestro país, no es conocida ninguna estadística oficial emitida por Estado alguno u organismo internacional que concluya que por el incremento del servicio de los pilotos al mando hasta los 65 años, en Estados que adoptaron ese límite, se ha notado un manifiesto deterioro de la Seguridad Operacional,

poniendo en riesgo la Seguridad de los pasajeros y cargas transportados.

10. Siguiendo este razonamiento, antes que tomar como actitud el rechazo empírico a la iniciativa de dichos Estados, parecería más lógico y provechoso consultar previamente sobre sus experiencias. En este sentido, muy útiles podrían resultar dichas informaciones para una mejor aclaración si la restricción automática, por el solo hecho de cumplir los 60 años, es suficientemente justa o se debe al mero hecho de seguir con normas que se establecieron en épocas anteriores aplicables a tripulantes de aeronaves con tecnologías distintas a las de la época y sistemas de controles médicos menos sofisticados a los actuales. También puede ser que por el grado de presión de grupos que reclaman espacio, es que dicha norma se mantiene invariable como salida política ante dichos reclamos y consecuentemente, se genera la exclusión de experimentados tripulantes que sin tal discriminación referida pueden seguir dando un valioso aporte a los explotadores de servicios aéreos internacionales de la región.

Medidas propuestas al Grupo de Expertos

11. Se invita al GEPEJTA a:

- a) Determinar si las causas primarias radican en las limitaciones sicofísicas de los pilotos al mando arrojadas por una estadística actualizada del deterioro manifiesto mundialmente en los mismos o si se debe a una apreciación muy conservadora.
- b) Si las causas se deben a presiones atribuibles a necesidades de reemplazo por otras causas.
- c) Analizar las razones o posibles causas que pudieran impedir la ampliación hasta los 65 años de las autorizaciones para ejercer la función de piloto al mando en vuelos de transporte aéreo comercial internacional.
- d) Considerar como elemento contribuyente el aumento de la periodicidad, disminuyendo el plazo entre las inspecciones medicas aplicables, a fin de ampliar la edad de servicio hasta los 65 años.