



COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL

LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 4127
LIMA 100, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/17-NE/22
18/04/06

**DÉCIMA SÉPTIMA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/17)**

(La Habana, Cuba, 25 al 27 de abril de 2006)

**Cuestión 14 del
Orden del Día:**

Otros Asuntos

- **Acuerdo para determinación de la edad límite para los pilotos.
*Tarea No. 20 del Programa de Trabajo de la CLAC***

(Nota de Estudio presentada por Chile)

Introducción

1. Como se acordara en la Asamblea Ordinaria de la CLAC, Chile, entre otros Estados, se comprometió a ser punto focal para impulsar la tarea sobre el establecimiento de un “Acuerdo entre los Estados sobre determinación de la edad límite para los pilotos”.
2. Durante el GEPEJTA 15, realizado en marzo 2005 en Asunción, Paraguay, Chile presentó una Nota de Estudio que proponía a los Estados integrantes de la CLAC, la creación de un Grupo Ad/Hoc que se abocara 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.
3. En dicha reunión, el Experto de México sugirió esperar al análisis de la Comisión de Aeronavegación de la OACI, la cual se encontraba abocada, desde el año 2004, al examen preliminar de una propuesta de enmienda sobre la edad máxima de los pilotos. Luego, era conveniente esperar sus resultados, antes de decidir la constitución de un Grupo *ad hoc*, para poder tomar mejores decisiones.

4. La Conclusión del Grupo fue acoger favorablemente la propuesta presentada por el Experto de México y encargó a la Secretaría que, una vez que dispusiera del informe de la Comisión de Aeronavegación de la OACI sobre este tema, lo diera a conocer entre los Estados y volviera a discutir el tema en el GEPEJTA, para adoptar la Resolución que mejor satisfaga a la región.

5. El 23 de febrero 2006, la Comisión de Aeronavegación (ANC) durante el 177 período de sesiones del Consejo de la OACI, presenta la enmienda 167 al Anexo 1 al Convenio de Chicago, en la que se propone modificar la edad máxima para los miembros de la tripulación de vuelo.

6. Dicha propuesta fue aceptada por el Consejo y se estableció que la fecha de entrada en vigencia de la enmienda propuesta será el 23 de noviembre 2006.

Análisis

7. Desde el año 1978 cuando se introdujeron normas relativas a la edad máxima para pilotos, las condiciones y expectativas de vida han aumentado considerablemente, debido al progreso de las ciencias médicas, la mejora de los procesos de instrucción para casos de incapacitación de la tripulación en aeronaves con más de un piloto y los adelantos en la tecnología de aeronaves. Lo anterior ha permitido un mejoramiento de la seguridad de vuelo vinculada con los pilotos de mayor edad.

8. Desde el año 2004, cuando la Asamblea Ordinaria de la CLAC incorporó dentro de su programa de trabajo la tarea relacionada con el establecimiento de un acuerdo entre los estados para aumentar el límite de la edad de los pilotos, se ha evidenciado el interés de la gran mayoría de ellos de aumentar el límite actual de 60 a 65 años.

9. Conforme a lo señalado en los puntos 1.3 y 1.4 de esta Nota de Estudio, la creación de un Grupo *ad-hoc* estaba condicionado a lo que resolviera la Comisión de Aeronavegación de la OACI, lo que a la luz de lo resuelto por el Consejo, en el sentido de aprobar la adopción de la enmienda 167 al Anexo 1, perdió vigencia, dado que los Estados tienen que considerar la adopción de esta enmienda.

Medidas propuestas al Grupo de Expertos

10. Se invita a la reunión a tomar conocimiento de la información proporcionada en la presente Nota de Estudio.

11. Se sugiere que los Estados adopten la enmienda 167 al Anexo 1, dado que ella haría posible que los pilotos de línea aérea continúen realizando vuelos hasta la edad de sesenta y cinco años, con una limitación para las operaciones con tripulaciones múltiples y con la salvedad de que ningún otro piloto haya cumplido los sesenta años y que todos los pilotos mayores de sesenta años se sometan a evaluaciones médicas cada seis meses.

12. Como consecuencia de lo anterior, se sugiere reorientar la tarea del programa de la CLAC, en el sentido de que ya no es necesario un acuerdo entre los Estados, sino más bien instar a estos a que adopten dicha enmienda y a hacer un seguimiento de la misma.