



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 42.º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 24: Iniciativas prioritarias de seguridad operacional de la aviación y navegación aérea

PROPUESTA PARA AUMENTAR A 67 AÑOS EL LÍMITE DE EDAD DE LOS PILOTOS EN AVIONES COMERCIALES MULTIPILOTO

(Nota presentada por la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA))

RESUMEN

En 2006, la OACI implementó unos Estándares y Prácticas Recomendadas («SARP») para aumentar de 60 a 65 años el límite de edad de pilotos en operaciones de transporte aéreo comercial en aviones multipiloto. En base al trabajo ya desempeñado por la OACI durante los últimos 19 años a través de su Grupo de Trabajo sobre Disposiciones Médicas, que ha valorado la ampliación de los límites de edad, esta nota propone que la OACI considere ahora el aumento de dicho límite a 67 años. Este cambio debería adoptarse mediante un enfoque similar al que se empleó con éxito en 2006, dentro de un marco de medidas adicionales que garanticen la seguridad.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- apoyar la ampliación del límite de edad de los pilotos en aeronaves de transporte aéreo comercial internacional multipiloto a 67 años, siempre que haya otro piloto menor de 65 años;
- solicitar que la OACI establezca unos sistemas unificados de supervisión y evaluación de riesgos médicos, en base a una serie de datos médicos estándar que permitan valorar de forma fiable los riesgos médicos relacionados con la edad del piloto; y
- solicitar que los Estados colaboren con el sector de la aviación y los órganos de representación pertinentes en los campos médico, operativo y de concesión de licencias para la creación de material orientativo que apoye a los Estados en la implementación del aumento de la edad de los pilotos en aeronaves de transporte aéreo internacional.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se refiere al Objetivo estratégico <i>Todos los vuelos son seguros y protegidos</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	Nil
<i>Referencias:</i>	Anexo 1 — <i>Licencias al personal</i> Anexo 6 — <i>Operación de aeronaves</i> Anexo 19 — <i>Gestión de la seguridad operacional</i> Documento 8984, <i>Manual médico de aviación civil</i>

¹ Las versiones en árabe, chino, español, francés, inglés y ruso fueron proporcionadas por la IATA

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El Anexo 1 de la OACI, — *Licencias al personal* capítulo 1: Definiciones y normas generales para la concesión de licencias, establece el límite de edad de los pilotos comerciales. El límite para vuelos comerciales con un solo piloto es de 60 años, y de 65 años para vuelos comerciales multipiloto. El Capítulo 1 también establece las disposiciones que rigen la formación de los pilotos basada en competencias y su evaluación. El Anexo 1 de la OACI, capítulo 6: Disposiciones médicas para la concesión de licencias, establece estándares para el examen periódico de los pilotos y la evaluación médica de su capacidad funcional, así como la presencia o ausencia de enfermedades que pudieran representar un riesgo de seguridad debido a una posible incapacitación durante operaciones de vuelo.

1.2 A lo largo de la primera mitad del siglo XX, la prevalencia de enfermedades importantes en la población mayor de 60 años fue lo suficientemente relevante como para usar los 60 años como indicador para la posible presencia de enfermedades, considerándose razonable suponer que una persona menor de 60 años estaría libre de enfermedad. Los datos médicos revisados en 2006 y años posteriores han mostrado que la epidemiología en el siglo XXI tiene una distribución de riesgos muy diferente, especialmente en el caso de personas jóvenes que sufren una menor morbilidad asociada a enfermedades físicas pero una mayor carga para su salud en forma de enfermedades mentales y uso de sustancias.

1.3 Los datos de la Organización Mundial de la Salud (OMS) sobre población y salud muestran una mejora general de la salud de la población mundial, particularmente en lo relativo a la salud cardiovascular, debido a factores socioeconómicos y una mejoría en la atención médica. Esto ha ido acompañado de un aumento consiguiente de la esperanza de vida, así como de la disminución de la mortalidad y morbilidad en edades más avanzadas. Los pilotos de transporte aéreo son un subgrupo de la población que, generalmente, disfruta de un mejor estado de salud que la población general. Esto sigue siendo un indicador razonable para la valoración del riesgo de incapacitación, respaldado por la disminución del índice de riesgo de incapacitación médica en vuelos a lo largo de los últimos 30 años. El riesgo de un accidente mortal relacionado con causas médicas es escaso, y esto es un reflejo de los avances médicos y de las medidas adoptadas para la reducción del riesgo de fallos humanos en pruebas, formación y procedimientos operativos para las operaciones aéreas comerciales, así como de la alta fiabilidad de los sistemas de gestión de la seguridad.

1.4 En base a estos datos epidemiológicos modernos y tras un exhaustivo proceso de revisión y consulta, la OACI implementó en 2006 el primer cambio en el límite de edad para pilotos de transporte aéreo comercial multipiloto, estableciéndolo en 65 años y aplicando además la regla de que, siempre que hubiera un piloto mayor de 60 años, tendría que haber otro menor de 60 años. Además, tres Estados (Canadá, Australia y Nueva Zelanda) no establecen ningún límite de edad para los pilotos, incluidos los pilotos de transporte aéreo comercial, desde hace 20-30 años. Esto se debe principalmente a la legislación de dichos Estados para la prevención de discriminación por motivos de edad. Estos tres Estados no han registrado aumento alguno de los eventos de seguridad relacionados con pilotos mayores de 65 años en el transporte aéreo comercial internacional.

1.5 El crecimiento del sector de la aviación está provocando que la demanda de pilotos sobrepase la oferta. El aumento de los límites de edad para las operaciones de transporte aéreo comercial, de forma que un mayor número de pilotos pueda seguir trabajando, se corresponde con 15 de los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), incluida la iniciativa del programa de la Nueva Generación de Profesionales de la Aviación (NGAP) para garantizar una oferta suficiente de profesionales de la aviación en el futuro, ya sea mediante la contratación de candidatos mayores o la retención de pilotos actualmente activos.

1.6 Aumentar el límite de edad de 65 a 67 años es un paso prudente pero razonable que los Estados podrán considerar coherente con el mantenimiento de la seguridad, apoyando a la vez la viabilidad de las operaciones de transporte aéreo comercial internacional.

2. RESUMEN DE LAS CUESTIONES CLAVE

2.1 La salud y el desempeño humano de los pilotos son asuntos pluridimensionales que incluyen elementos médicos (bienestar, salud y enfermedad), operativos (sistemas de seguridad y procedimientos para prevenir un menor rendimiento durante operaciones de vuelo), así como otros relacionados con la concesión de licencias (formación y evaluación). El cambio de los límites de edad de los pilotos también debe tener en consideración estas dimensiones dentro de los contextos jurídicos y socioeconómicos.

2.2 A continuación se enumeran las cuestiones clave:

2.2.1 La legislación nacional y las consideraciones sociales asociadas con el uso de la edad de una persona como base de discriminación para el empleo o con el fin de gestionar riesgos pueden variar significativamente entre los diferentes Estados.

2.2.2 Debe mantenerse el principio clave de la OACI de no dejar atrás a ningún país y las medidas propuestas deben poder implementarse en el mayor número de Estados que así lo deseen.

2.2.3 Los datos de la OMS muestran una mejora global en la salud de la población, y la tripulación de vuelo aparece como un subgrupo de la población con una mejor salud general, debido al aumento de los conocimientos en materia de salud y a las evaluaciones médicas periódicas obligatorias.

2.2.3.1 Las pruebas de capacidad funcional y desempeño operativo de los pilotos que trabajan en un entorno de transporte aéreo comercial multipiloto son avanzadas y ofrecen una medida adicional de seguridad en caso de una incapacidad por motivos médicos.

2.2.4 A pesar de que la incidencia y prevalencia de enfermedades (identificadas en las pruebas médicas y durante los periodos entre pruebas) aumenta generalmente con la edad, no existe evidencia de aumento alguno en los eventos de seguridad por motivos médicos dentro de los conjuntos de datos de eventos de incapacitación de pilotos en vuelo, incluidos aquellos Estados que ya han aumentado sus límites de edad.

2.2.5 No existe evidencia de eventos de seguridad médica durante el servicio de los controladores de tráfico aéreo autorizados, que no están sujetos a límites de edad pero sí se evalúan en base a requisitos funcionales, objetivos de riesgo de incapacidad y pruebas de competencia operativa similares.

2.2.6 Las dos principales áreas de preocupación en cuanto al riesgo de accidentes mortales por causas médicas son las condiciones de salud mental y el uso problemático de sustancias (p. ej., alcohol y otras drogas). Estas posibles causas de accidentes mortales tienden a presentarse en el sector demográfico más joven.

3. RECOMENDACIONES PARA LOS LÍMITES DE EDAD EN EL TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL MULTIPILOTO

3.1 Esta nota recomienda que la OACI considere aumentar el límite de edad para el transporte aéreo comercial multipiloto de los actuales 65 años a 67 años, dentro de un marco de medidas para garantizar la seguridad. Entre ellas se incluyen:

- a) un sistema estandarizado de recolección de datos sobre el estado de salud y el desempeño relacionado con la salud para los pilotos en todas las franjas de edad. Estos datos deben incluir, como mínimo, la incidencia de problemas de salud entre pilotos con licencia, los motivos médicos para el retiro de las operaciones de transporte aéreo comercial, los motivos de la no renovación voluntaria del certificado médico o la pérdida de certificados médicos debido a acciones reglamentarias, y los datos de seguridad y desempeño en vuelo (para todos los eventos);
- b) la provisión de material promocional sanitario adecuado «relativo a la aviación» para mantener y mejorar la salud de los pilotos;
- c) la identificación de estrategias de revisión médica apropiadas localmente, que incluyan la identificación temprana de enfermedades que requieran una evaluación más detallada, garantizando así que el riesgo de incapacidad en el individuo y el sistema se mantengan en niveles aceptables;
- d) la revisión del material orientativo para los reconocimientos médicos, para garantizar el valor e impacto para la seguridad de los exámenes médicos periódicos de los pilotos para detectar enfermedades; y
- e) la creación de un grupo de trabajo multidisciplinar con representantes de áreas relacionadas con la medicina, la concesión de licencias y las operaciones, para establecer marcos formales para la gestión de la seguridad sanitaria que engloben todas las dimensiones de las interacciones relativas a la aptitud, el desempeño y la seguridad operativa de los pilotos, incluyendo, aunque no exclusivamente, la edad del piloto.

4. RESUMEN

4.1 La implementación de un límite de edad de 65 años en 2006 para las operaciones de transporte aéreo comercial internacional no ha comprometido la seguridad e integridad de la aviación. La propuesta de aumentar dicho límite a 67 años es un paso prudente pero razonable, que se mantiene compatible con la seguridad. Esta nota apoya las iniciativas de la OACI hasta la fecha para progresar hacia sistemas de evaluación médica mejor integrados. Estos garantizarán la implementación segura de cambios en el límite de edad de los pilotos y reforzarán el valor y la eficiencia de un enfoque integrado basado en sistemas y que incluya la evaluación de riesgos para la gestión de cualquier condición médica que pudiera afectar la seguridad en vuelo.