



ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 31: Seguridad operacional de la aviación y navegación aérea – Normalización

LÍMITE MÁXIMO DE EDAD PARA PILOTOS

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

RESUMEN EJECUTIVO

Según el Anexo 1 —*Licencias al personal* del Convenio de Chicago, un “Estado suscrito que haya emitido licencias de piloto no permitirá a los titulares de las mismas ejercer como pilotos de una aeronave que realice operaciones de transporte aéreo comerciales internacionales si los titulares han cumplido los 60 años o, en el caso de operaciones con más de un piloto, los 65 años”.

Antes de la pandemia, ya se había identificado la falta de personal cualificado como una posible limitación para el desarrollo a largo plazo del sector de la aviación. Mientras el sector se recupera de la COVID-19, es evidente que las limitaciones de recursos humanos también pueden retrasar la recuperación a corto plazo.

El aumento de la esperanza de vida y la continua reducción del riesgo de incapacitación en vuelo significan que es el momento de revisar las limitaciones del Anexo 1 para garantizar que se mantengan actualizadas y no constituyan un obstáculo innecesario para la contratación de pilotos.

Acción: Se invita a la Asamblea a solicitar que la OACI, utilizando la contribución del sector, evalúe la evidencia científica más reciente relacionada con las restricciones de edad de los pilotos comerciales en operaciones con varios tripulantes.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se refiere a los objetivos estratégicos de Seguridad de la aviación y facilitación y Capacidad y eficiencia de la navegación
<i>Repercusiones financieras:</i>	Mínimas: serán sufragadas por el sector
<i>Referencias:</i>	HLCC 2021-WP/251 Informe sobre la Conferencia de alto nivel sobre la COVID-19 (Doc 10160)

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

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La limitación en la edad máxima de los pilotos se introdujo por primera vez en Convenio Internacional de Navegación Aérea (CINA) de 1919 y se fijó en 45 años de edad, un límite que mantuvo la OACI cuando fue creada en 1947. En 1963 se adoptó una recomendación con un límite de edad de 60 años para el piloto al mando (PIC) sin mencionar al copiloto. En 1978, el límite máximo de 60 años se convirtió en un estándar para el PIC, y en una recomendación para los copilotos.

1.2 Actualmente, se aplica un límite de edad máxima de 65 años en el Anexo 1 tanto para el PIC como para el copiloto desde noviembre de 2006. Este último aumento se basó en varios estudios, que incluyeron los resultados de exhaustivos estudios en simulador realizados en 1984². Estos estudios demostraron que los riesgos para la operación segura de una aeronave relacionados con la incapacitación sutil del piloto en una fase de vuelo crítica eran muy bajos.

1.3 Se espera que la tendencia continua al aumento de la esperanza de vida, asociada a un descenso en la probabilidad de incapacitación repentina del piloto, junto con la completa formación sobre la identificación de la incapacitación del piloto, el uso de simuladores modernos para formar y evaluar el rendimiento de los pilotos, y el aumento y la disponibilidad de sistemas de automatización del vuelo, sigan reduciendo el riesgo residual de incapacitación del piloto.

1.4 La restricción forzosa de los privilegios de licencia se aplica a pesar de exigir a los pilotos que continúen sometiéndose a rigurosas evaluaciones médicas y en simulador, hasta el día antes de cumplir 65 años. Además, esta limitación de edad no se aplica a la aviación nacional y, en muchos estados, se permite que los pilotos de transporte aéreo (con varios tripulantes) operen vuelos nacionales después de cumplir los 65 años.

2. ANÁLISIS

2.1 La limitada disponibilidad de personal aeronáutico cualificado supone actualmente una restricción en la capacidad del sector de la aviación para recuperarse después de la pandemia. Este hecho coincide con la preocupación a largo plazo que se remonta a antes de la COVID-19 sobre que la falta de pilotos y otro personal cualificado pudiera restringir la capacidad del sector para satisfacer la duplicación de la demanda que se prevé para los próximos 20 años.

2.2 Dado que está previsto que la demanda de viajes aéreos recupere en 2023 los niveles de tráfico de 2019 y mantenga después una tendencia en aumento, se espera que la demanda de pilotos comerciales supere la oferta. Por lo tanto, es oportuno revisar los antiguos requisitos de limitación de edad para garantizar que se mantengan actualizados y que no representen un obstáculo injustificado para la contratación de estos trabajadores esenciales ni constituyan *de facto* una discriminación por motivos de edad.

3. ACCIONES

3.1 Se invita a la Asamblea a solicitar que la OACI, utilizando la contribución del sector, evalúe la evidencia científica más reciente relacionada con las restricciones de edad de los pilotos comerciales en operaciones con varios tripulantes.

— FIN —

² Chapman, P.J., "The consequences of in-flight incapacitation in civil aviation," Aviation, Space, and Environmental Medicine, junio de 1984, vol. 55, n.º 6, pp. 497-500