

**ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
OCTAVA REUNIÓN DE AUTORIDADES DE AVIACIÓN CIVIL DE LA REGIÓN SAM
(RAAC/8)**

(Buenos Aires, Argentina, 23 – 25 de Abril de 2003)

Asunto 3: Vigilancia de la Seguridad Operacional

- LICENCIA DE PILOTOS MAYORES DE 60 AÑOS

(Preparada por la DGAC-Chile)

Resumen

Establece los fundamentos para flexibilizar la edad máxima de pilotos, dando a conocer algunos de los fundamentos que se han tenido en cuenta para que la Reglamentación Aeronáutica de Chile (DAR-01) haya optado por no establecer límites de edad para los Pilotos Comerciales, exigiendo requisitos especiales para pilotos de 60 años o superior.

REFERENCIAS:

OACI : Anexo 1 párraf. 2.1.10.1 - 2.1.10.2

FAR : PART 121.383 Airman Limitations on use of services

DAR 01 párrafo 3.1.1.14

1. INTRODUCCIÓN

- 1.1. El Anexo 1 al Convenio de Chicago sobre la Aviación Civil Internacional, párrafos 2.1.10.1-2.1.10.2 dispone 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
- 1.2. Para cumplir con lo establecido en el artículo 39 letra b) del citado Convenio, en cada licencia del piloto Comercial que haya cumplido 60 años, se debe inscribir la siguiente observación: "Esta licencia no cumple con la norma que prescribe los párrafos 2.1.10.1-2.1.10.2 del Anexo 1 de OACI.
- 1.3. El artículo 40 dispone que el titular de licencia que tenga una anotación como la descrita en el párrafo anterior, 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.

- 1.4. En la actualidad, Internacionalmente se tiende a aumentar la edad límite para ser titular de una licencia de piloto que se desempeña en transporte aéreo comercial, edad que se limita por las condiciones psico-físicas y demás requisitos de conocimientos, experiencia y pericia, exigidos por la Autoridad Aeronáutica Civil.
- 1.5. En el caso de Chile, la Constitución Política, al abordar en el artículo 19 N° 6 el establecer límites de edad en relación con la libertad de trabajo y su protección, limita las facultades de la autoridad aeronáutica, en una importante medida. En este artículo, 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.
- 1.6. En lo que dice relación al Personal Aeronáutico, el legislador ha considerado que no corresponde 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 factores psico-físicos, de pericia, conocimiento y experiencia, que son controlados por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

2. ANÁLISIS

- 2.1. La modificación introducida por la autoridad aeronáutica a la norma 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.
- 2.2. Dentro de los aspectos de carácter psicofísico más importantes que se tomaron en consideración para que el Estado de Chile adoptara esta norma se destacan los siguientes:
 - 2.2.1. Dado los progresos médicos, es evidente que las expectativas de vida de la población mundial ha aumentado, especialmente en los países más desarrollados.
 - 2.2.2. Conjuntamente con la mayor expectativa de vida, se ha producido un incremento en la calidad de vida, ya que se dispone de mejores métodos para prevenir enfermedades, lo que ha permitido que un número cada vez mayor de personas, alcancen edades cronológicas mayores sin un deterioro significativo de sus condiciones fisiológicas.
 - 2.2.3. Desde el punto de vista aeronáutico, es importante tener presente que un piloto puede sufrir algunos problemas de salud, que el actual progreso médico puede analizar en forma eficiente, a saber:
 - 2.2.3.1. Un deterioro progresivo de sus capacidades producto de la edad. Un ejemplo de lo anterior, la presbicia que afecta a individuos a contar de los 40 años.

- 2.2.3.2. La aparición de ciertas patologías crónicas susceptibles de ser controladas por medios o fármacos compatibles con las actividades de vuelo
- 2.2.3.3. Patología crónicas no susceptibles de ser controladas o bien requieran para su control medicamentos incompatibles con las actividades de vuelo.
- 2.2.4. Por otra parte, los grupos etarios mayores están expuestos a sufrir patología 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.
- 2.3. Considerando las patologías agudas 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:
 - 2.3.1. Que se efectúe un examen médico exhaustivo obligatorio, en que se incorporen todos los elementos diagnóstico no invasivos, que permitan optimizar la evacuación fisiológica del piloto cada 06 meses.
 - 2.3.2. La composición de la tripulación sólo puede considerar a un piloto mayor de 60 años.
 - 2.3.3. 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.
- 2.4. Otras consideraciones que justifican el otorgamiento de licencias a pilotos mayores de 60 años, que se han tomado en cuenta, son las siguientes:
 - 2.4.1. Los pilotos mayores de 60 años, constituyen un número de profesionales normalmente de basta experiencia, plenamente capacitados y entrenados que pueden aún hacer un gran aporte para las nuevas generaciones de pilotos.
 - 2.4.2. Entrenar y preparar a un piloto comercial para que se acerque al nivel óptimo alcanzado por estos profesionales, requiere mucho tiempo, un largo proceso de instrucción, experiencias de vuelo, que de por sí constituyen un patrimonio invaluable para garantizar un óptimo nivel de seguridad en las operaciones aéreas.
- 2.5. Se adjunta listado de países con la reglamentación vigente.

3. Acción Sugerida.

Se insta a todos los estados de la Región SAM a tomar nota de esta proposición para su evaluación e implementación, considerando que los argumentos entregados permite deducir que la reglamentación en este aspecto, con el paso del tiempo, parece haber quedado obsoleta frente al avance de la ciencia médica y de la tecnología que la soporta.

APÉNDICE
ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
OCTAVA REUNIÓN DE AUTORIDADES DE AVIACIÓN CIVIL DE LA REGIÓN SAM
(RAAC/8)

(Buenos Aires, Argentina, 23 – 25 de Abril de 2003)

Asunto 3: Vigilancia de la Seguridad Operacional

Adjunto con listado de la normativa de algunos países con respecto a la Edad de los Pilotos

(Preparada por la DGAC-Chile)

1. AUSTRALIA:

- 1.1. Un piloto que haya cumplido 60 años, no debe volar como piloto al mando de una aeronave:
 - 1.1.1. Que esté dedicada a operaciones comerciales; y
 - 1.1.2. Que transporte pasajeros.
- 1.2. Pero no se aplica en las siguientes condiciones:
 - 1.2.1. Cuando el piloto vuela en una aeronave dotada de controles de doble mando que funcionen en todos sus aspectos; y
 - 1.2.2. Cuando en la tripulación de vuelo se incluya a un piloto calificado además del piloto al mando, o
- 1.3. Además considera que si el piloto no ha cumplido 65 años, se requiere que dentro del período de un año inmediatamente anterior al día del vuelo propuesto, dicho piloto haya completado satisfactoriamente una inspección de competencia para el vuelo.

2. CANADÁ:

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

3. ECUADOR:

Considera 60 años como máximo.

4. ESPAÑA:

Considera 60 años como máximo.

5. FIJI :

Autoriza a los pilotos que hayan cumplido 60 años para que actúen como pilotos al mando de una aeronave dedicada al servicio aéreo regular internacional o a operaciones de transporte aéreo internacional no regular por remuneración o arrendamiento, con arreglo a las siguientes condiciones:

5.1. Se exigirá al explotador que garantice que el titular de la licencia de piloto que haya cumplido los 60 años sólo pueda actuar como piloto al mando de una aeronave dedicada al servicio aéreo regular internacional o al transporte aéreo internacional no regular en un avión homologado para ser conducido por dos pilotos y un mecánico de a bordo. El segundo piloto debe tener menos de 60 años y estar habilitado para actuar como piloto al mando del tipo de aeronave que se vuela.

5.1.1. Los pilotos que hayan cumplido los 60 años serán sometidos a exámenes médicos más estrictos. El reconocimiento médico será evaluado de conformidad con las normas del Anexo 1 de la OACI y se ajustará al formato de reconocimiento médico publicado por la Dirección de Aviación Civil del Ministerio de Transporte del Japón.

5.1.2. El explotador no empleará a pilotos que hayan cumplido los 65 años.

6. IRÁN:

Todo piloto (al mando o copiloto) de una aeronave que se encuentre dedicada al servicio aéreo internacional regular o a operaciones de transporte aéreo internacional no regular por remuneración o arrendamiento, si cumplió 61 años podría continuar actuando como piloto al mando o copiloto hasta cumplir 65 años, a reserva de que:

6.1. Pase un examen médico por lo menos cada cuatro meses;

6.2. El otro piloto que actúe en el mismo vuelo no haya cumplido 60 años

6.3. Se cancela la prorrogativa concedida si se presenta algún problema operacional, físico o mental.

7. IRLANDA:

7.1. Permite al titular de una licencia de piloto expedida por la Autoridad Aeronáutica Irlandesa que haya cumplido 60 años actuar como piloto al mando de una aeronave dedicada al servicio aéreo internacional regular o a operaciones de transporte aéreo internacional no regular por remuneración o arrendamiento, hasta que cumpla 65 años, como miembro de una tripulación de varios pilotos y siempre que dicho titular sea el único miembro de la tripulación de vuelo que haya cumplido los 60 años; y

7.2. No se permite a un piloto que haya cumplido 65 años actuar como piloto de una aeronave dedicada a operaciones de transporte aéreo comercial.

8. ISLANDIA:

Los titulares de licencias de piloto podrán actuar como pilotos en operaciones de transporte aéreo comercial hasta cumplir los 65 años, sujetos a las siguientes restricciones:

- 8.1. Que se trate de una operación con tripulación múltiple y sea el único piloto de la tripulación de vuelo que haya cumplido los 60 años.
- 8.2. Que se trate de un vuelo interior o de un vuelo internacional cuando los Estados interesados hayan aprobado la norma en cuestión; y
- 8.3. Que el piloto se someta a reconocimiento médico cada cuatro meses.

9. JAPÓN :

9.1. El Gobierno del Japón no permitirá que el titular de una licencia de piloto expedida por ese gobierno que haya cumplido los 60 años actúe como piloto al mando o como copiloto de una aeronave dedicada al servicio aéreo internacional regular o a operaciones de transporte aéreo internacional no regular por remuneración o arrendamiento, excepto :

- 9.1.1. Como miembro de una tripulación integrada por dos o más pilotos, incluidos los copilotos, en una aeronave para cuyas operaciones el certificado de aeronavegabilidad requiera dos o más pilotos, y siempre que:
- 9.1.2. Dicho titular sea el único piloto que haya cumplido los 60 años entre todos los pilotos a bordo para la operación de la aeronave, y
- 9.1.3. Que el titular se someta a un examen médico más amplio cada seis meses.

9.2. Esos pilotos no actuarán como piloto al mando ni como copiloto de una aeronave dedicada al servicio aéreo internacional regular o a operaciones de transporte aéreo internacional no regular después de haber cumplido los 63 años.

10. JORDANIA:

10.1. Podrá actuar como piloto al mando de una aeronave que transporte personas o bienes por remuneración o arrendamiento, a reserva de que después de haber cumplido 60 años no actuará como piloto ni como segundo piloto al mando de una aeronave:

- 10.1.1. Cuyo número máximo de asientos de pasajeros exceda de 40; o
- 10.1.2. Cuya carga útil máxima exceda de 5.000 kg.

10.2. En ningún momento después de haber cumplido 65 años actuará como piloto al mando o como segundo piloto al mando (copiloto) de una aeronave dedicada al transporte por remuneración o arrendamiento.

11. PERÚ:

El límite de edad para el copiloto y para el mecánico de a bordo es de 65 años.

12. REINO UNIDO:

12.1. Permite realizar operaciones de transporte público en aeronaves de todo peso hasta la edad de 65 años.

12.2. Al piloto que tenga entre 60 y 64 años de edad no puede aplicársele además la estipulación limitativa “como o con copiloto” cuando se trate de aeronaves de peso superior a 20 toneladas. Naturalmente se trata de operaciones efectuadas con varios miembros de tripulación en que el otro piloto debe tener menos de 60 años.

13. COREA :

Cualquier piloto de una aeronave de matrícula coreana dedicada a operaciones de transporte aéreo internacional regular por remuneración o arrendamiento que no haya cumplido los 63 años está autorizado a actuar como piloto al mando o como copiloto, a condición de que:

13.1. Someta a un examen médico cada tres meses, como mínimo;

13.2. El otro piloto que opere en el mismo vuelo no haya cumplido los 55 años; y

13.3. El tiempo máximo de vuelo sea inferior a 60 horas por mes.

14. SUDÁFRICA:

14.1. No permite que el titular de una licencia de piloto expedida por dicho país actúe después de cumplidos los 60 años como piloto al mando o como copiloto, según corresponda, de una aeronave dedicada al servicio aéreo internacional regular o a operaciones de transporte aéreo internacional no regular por remuneración o arrendamiento, pero podrá actuar:

14.1.1. Como miembro de una tripulación que cuente con varios pilotos a reserva.

14.1.2. El titular en cuestión sea el único piloto de la tripulación de vuelo que haya cumplido 60 años de edad; y

14.1.3. La aeronave esté dotada de mandos dobles.

14.2. Ningún piloto se desempeñará como piloto en aeronaves dedicadas a operaciones de servicio aéreo internacional regular o no regular después de haber cumplido los 65 años.

15. SUDAN:

Los titulares de licencias de piloto en Sudán están autorizados a volar en transporte aéreo comercial hasta cumplir los 65 años, en determinadas condiciones.

16. TURQUÍA:

16.1. El titular de una licencia de piloto que haya cumplido los 60 años no actuará como piloto de una aeronave dedicada a operaciones de transporte aéreo comercial, excepto:

16.1.1 Como miembro de una tripulación de varios pilotos y a condición de que,

16.1.2 Dicho titular sea el único piloto en la tripulación de vuelo que haya cumplido los 60 años.

16.2. El titular de una licencia de piloto que haya cumplido los 65 años no actuará como piloto de una aeronave dedicada a operaciones de transporte aéreo comercial.

17. URUGUAY:

Se establece el límite de edad para pilotos de líneas aéreas y copilotos en 63 años y 65 años respectivamente para el transporte aéreo doméstico (dentro del territorio nacional). Con respecto a los vuelos internacionales el límite de edad para pilotos y copilotos será el dispuesto por las normas dictadas por la OACI, aprobadas o declaradas aplicables por nuestro derecho.