



## OACI INSTA A RECONSIDERAR ESTATUTOS SOBRE LÍMITE DE EDAD PARA PILOTOS

Por Victor Villalobos C. Director de Asuntos Aeronáuticos. 06 Min. de lectura.

La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) instó a los Estados miembros a revisar los estatutos sobre los límites de edad, para pilotos aviadores a la luz de los avances en tecnologías médicas y aeronáuticas, así como en las políticas de inclusión y no discriminación, tal y como lo reveló en un documento que resultó de su Décimocuarta Conferencia de Seguridad Aérea.



Durante la conferencia se abordó el tema del uso seguro y oportuno de las nuevas tecnologías en la aviación, con un enfoque específico en los límites de edad para los pilotos y se presentó un documento de trabajo en el que se pide que se examinen la posibilidad de ajustar o eliminar estos límites, siempre que los pilotos cumplan con los estándares aeromédicos y operacionales necesarios para mantener niveles aceptables de seguridad, independientemente de su edad.

En la introducción del documento se señala que “históricamente, las limitaciones de la edad de las/los pilotos de transporte aéreo comercial internacional estaban estrechamente vinculadas con la presencia de afecciones médicas de alto riesgo, que se usaban como un indicador indirecto práctico de la aptitud psicofísica. Inicialmente establecido en 60 años en la década de 1960, el límite de edad se elevó a 65 en

2006, lo que permitió a las/los pilotos de más edad prestar servicios en tripulaciones de varias/os pilotos/os gracias a mejores pruebas médicas, un mejor estado de salud de la población en general y a datos de seguridad operacional. Si bien la OACI establece estas normas internacionales, los Estados pueden imponer normas diferentes a nivel nacional, muchas de las cuales ponen de manifiesto que se pueden aumentar o suprimir los límites de edad de las/los pilotos sin que ello afecte a la seguridad operacional”.

La institución indicó que en la actualidad existen “tendencias cambiantes” de morbilidad y mortalidad de la población, así como de innovaciones médicas, de capacitación y operacionales que “están afectando” la seguridad de la aviación.



“El propósito es establecer un límite de edad superior para los pilotos, junto con aumentar la frecuencia de los exámenes médicos en diversos umbrales de edad, se trata de mitigar el riesgo de incapacitación sutil o repentina debida a causas médicas”, señaló la OACI. Bajo dicho contexto, explicó que en el Manual de Medicina de Aviación Civil de la OACI se establece que “los titulares de licencias de mayor edad tienen una incidencia significativamente mayor de afecciones

médicas importantes para la seguridad del vuelo. Sin embargo, indicó que “mucho ha cambiado” en la seguridad de la aviación y el enfoque de los sistemas de gestión de riesgos en la actualidad.

“Ahora es apropiado explorar si esta declaración conserva la fuerza y validez que tenía en el momento de su publicación”, señaló la institución aérea.

La OACI, para sustentar su revisión, citó a la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA), quien anteriormente presentó la nota de trabajo A41-WP/70 “Límites de edad superiores para los pilotos” en la 41.ª sesión de la Asamblea de la OACI en 2022, en la que se resumía la evolución de los límites de edad superiores para los pilotos que operan a nivel internacional y se concluía que la “reducción forzosa” de los privilegios de vuelo en función de la edad limita la capacidad de la industria de la aviación para satisfacer la demanda de pilotos.

“Además, los límites de edad arbitrarios son innecesarios dada la evolución de la salud general y la esperanza de vida de la población, los avances en el diagnóstico y el tratamiento médicos, el rigor de la evaluación médica aeronáutica y las mejoras continuas en la tecnología de seguridad de la aviación”, justificó la OACI.

De acuerdo con la institución especialista en aviación, la atención debe centrarse en si los pilotos cumplen los estándares de desempeño de seguridad aeromédica y operacional compatibles con niveles aceptables de seguridad, “independientemente” de la edad.

“Establecer límites de edad para los pilotos no se alinea con los Objetivos Estratégicos de la OACI de promover la inclusión a través de políticas e iniciativas destinadas a mejorar la diversidad, la equidad y la inclusión (DEI) dentro de la industria de la aviación”, dijo explicó.

Añadió que dichos límites también plantean inquietudes sobre la justicia y la igualdad de trato, ya que los pilotos de mayor edad pueden sentirse injustamente excluidos a pesar de ser capaces. Los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la ONU abogan por el derecho a trabajar sin discriminación, puntualizó.

“Por lo tanto, es esencial alinear la seguridad con el trato justo, asegurando que los límites de edad estén

justificados por preocupaciones legítimas de seguridad y sean proporcionales al riesgo. Alternativas como las evaluaciones de salud individualizadas podrían ayudar a alinear los límites de edad con los estándares de derechos humanos, evitando la discriminación innecesaria y manteniendo la seguridad”, señaló la OACI.



Como esta normado en el mundo, damos unos ejemplos:

1. AUSTRALIA, JAPON, TURQUIA, SUDAFRICA: Un piloto que haya cumplido 60 años, no debe volar como piloto al mando de una aeronave.
2. CANADÁ: No restringe las atribuciones de los pilotos que hayan cumplido los 60 años.
3. ECUADOR, ESPAÑA: Considera 60 años como edad máxima.
4. FIJI, IRLANDA: Autoriza a los pilotos que hayan cumplido 60 años para que actúen como pilotos al mando de una aeronave. El explotador no empleará a pilotos que hayan cumplido los 65 años.
5. 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.
6. ISLANDIA, PERU, REINO UNIDO: Los titulares de licencias de piloto podrán actuar como

- pilotos en operaciones de transporte aéreo comercial hasta cumplir los 65 años.
7. COREA DEL SUR: 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.
  8. 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.
  9. ESTADOS UNIDOS, la FAA exige que los pilotos de aerolíneas se jubilen a los 65 años. Sin embargo, algunos pilotos pueden jubilarse antes si desarrollan una afección que les impida mantener su certificado médico.
  10. En Argentina, el 26 de noviembre de 2024, a través de una resolución de la ANAC, eliminó los anteriores límites de edad de 60 años para un solo piloto y 65 años para operaciones con dos pilotos.  
Esta eliminación de edad dependerá de la evaluación médica y de los conocimientos técnicos.  
La ANAC tomó esta decisión en respuesta a las peticiones de las compañías aéreas.
  11. 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.  
En lo que dice relación al Personal Aeronáutico, se considera 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.

El DAR 61 en su punto 39, Edad máxima, establece: Las atribuciones de las licencias para pilotos expedidas por la DGAC no tendrán limitaciones respecto a edad máxima en tanto dichas atribuciones sean ejercidas en el espacio aéreo nacional y se encuentre vigente la Certificación Médica Aeronáutica correspondiente.

En operaciones aéreas internacionales se deberán cumplir las limitaciones de edad establecidas por los Estados extranjeros en los que se opere.



En conclusión, un límite de edad superior elevado o ilimitado para los pilotos, cuando se combina con un programa de supervisión riguroso y tecnologías avanzadas, no afecta negativamente a la seguridad, como lo demuestra la experiencia de muchos países en sus operaciones de vuelo nacionales, y puede mejorar la seguridad al centrar la atención en el estado de salud y el rendimiento operativo directamente en lugar de utilizar la edad como un indicador indirecto.

La adopción de este enfoque en las operaciones internacionales permitiría a los pilotos experimentados y capaces seguir volando más allá de los límites de edad tradicionales, lo que contribuiría a una fuerza laboral de pilotos más diversa y capacitada y a un sistema de transporte de aviación civil sostenible.

*VVC, adaptación con información de fuentes abiertas, internet, ICAO, DAR 61, Décimocuarta Conferencia de Seguridad Aérea, avionrevue.*