



Proyecto sobre Tratamiento de Personas con Discapacidad

Expositor: Leonel Schüler-Ingeniero Aeronáutico- DGAC-Chile



Dirección General de Aeronáutica Civil

Temas de la presentación

- CRONOLOGÍA DEL DESARROLLO DEL PROYECTO.
- ULTIMA TAREA ENCOMENDADA.
- ESTADO DE AVANCE.



Proyecto

1

III Reunión del Grupo FAL/AVSEC de la CLAC, Julio 2010

2

IV Reunión del Grupo FAL/AVSEC de la CLAC, Mayo 2011

3

Ultima tarea ejecutada



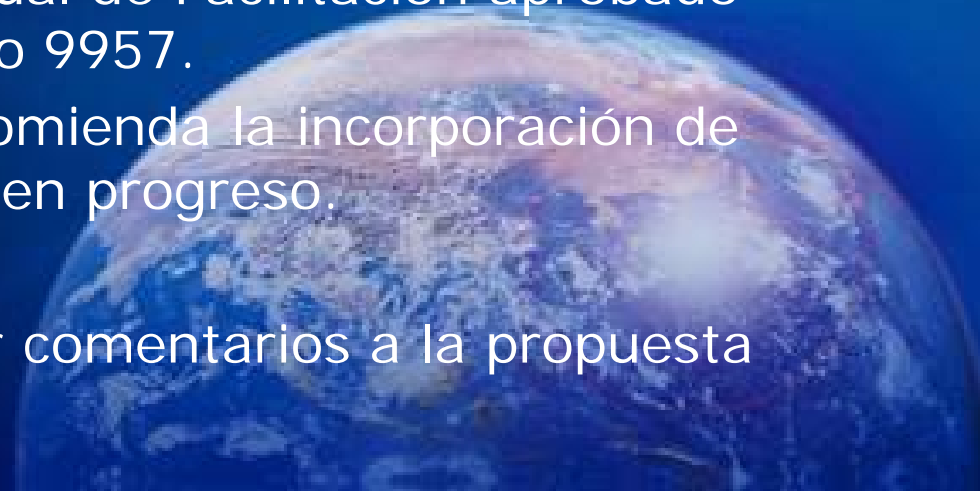
1.- III Reunión Grupo FAL/AVSEC de la CLAC

- ❖ **Presentación Nota de Estudio N°14 (Ponente Chile) “Tratamiento de Personas con Discapacidad en la Gestión de Aeropuertos y de Transporte” (Montevideo, Uruguay, Julio 2010)**
 - Conceptos generales
 - Definición del Concepto
 - Antecedentes
 - Norma Chilena
 - Conclusión
 - Medidas Propuestas
 - Tomar nota
 - Establecer concepto generico
 - Incluir el tema en programas de la CLAC
 - Formar grupo *Ad hoc*



2.- IV Reunión Grupo FAL/AVSEC de la CLAC

- ❖ **Presentación Nota de Estudio N°6 (Ponente Chile) “Criterios y Directrices Generales relativos al Transporte Aéreo de las Personas con Impedimentos” (Asunción, Paraguay, Mayo 2011)**
 - En ella, los integrantes iniciales del grupo *Ad hoc* [Bolivia, Brasil, Paraguay, República Dominicana, Uruguay y Chile] recomiendan establecer Criterios y Directrices Generales
 - Durante la discusión Brasil y OACI proponen se revisen dichos criterios bajo los conceptos establecidos en el Manual de Facilitación aprobado mediante el Documento 9957.
 - Asimismo el grupo recomienda la incorporación de otros países al trabajo en progreso.
 - Medidas Propuestas
 - Tomar nota y emitir comentarios a la propuesta



3.- Ultima tarea encomendada



Consideraciones

Manual de Facilitación

Solo Cap. 8 “Otras disposiciones de facilitación”, en 8.9 “personas con impedimento”, referencia el tema del tratamiento de personas con impedimento.

Proporciona visión general respecto a la evolución en el tratamiento de las personas con impedimento

Anexo 9 Facilitación

Indica algunos requerimientos básicos y diversos métodos recomendados para el tratamiento de las personas con impedimentos, entre otros aspectos relacionados con la facilitación.

Circular 274-AT/114 Acceso al Transporte Aéreo por Personas con Impedimento

Proporciona material guía para la implementación de las practicas estandares y recomendadas en el Anexo 9

Otras consideraciones

1

Analizar los Criterios Recomendados respecto a cada uno de los siguientes antecedentes:

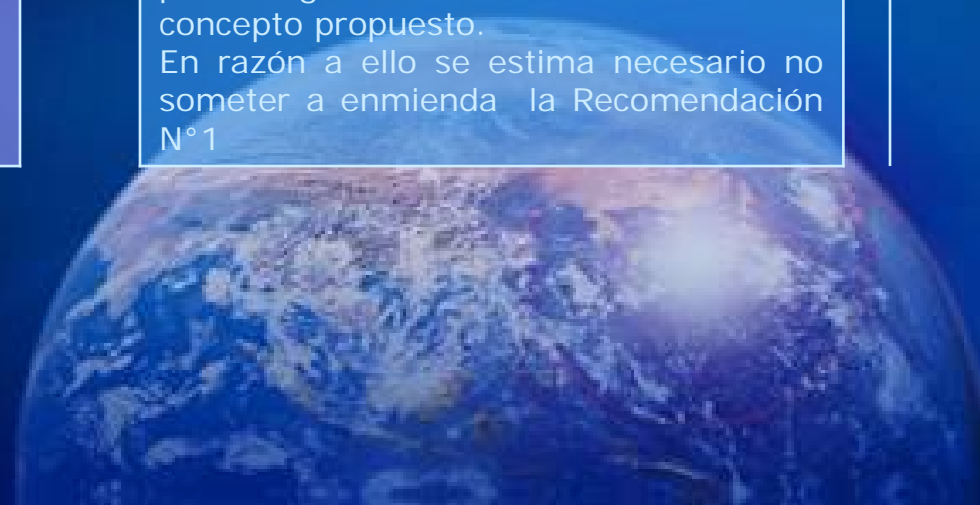
- Manual de Facilitación
- Anexo 9
- Circular 274.

2

No proponer enmiendas a los Criterios Recomendados , aún cuando ellos no estén contemplados tácitamente en la documentación OACI, mientras ellos no se contrapongan a la normativa vigente y al sentido común.

Análisis de los Criterios Recomendados

	Criterio Original	Análisis
1	<p>En cuanto a la definición del concepto, se recomienda utilizar el término "Persona con Impedimento", considerando que esta definición corresponde a la definición oficial adoptada por la Duodécima Edición del Anexo 9 "Facilitación" y es la aprobada por la mayoría de los países miembros de la OACI.</p>	<p>Este criterio recomendado es coincidente absolutamente con lo establecido en el Manual de Facilitación (Doc 9957), y se convierte en una mejor aproximación a lo acordado en la Conferencia de Aviación Civil Europea (CEAC's) en que se utiliza el término "persona con movilidad reducida", con lo cual se puede lograr universalizar mucho más el concepto propuesto.</p> <p>En razón a ello se estima necesario no someter a enmienda la Recomendación N°1</p>



Análisis de los Criterios Recomendados

Criterio Original	Análisis
<p>2</p> <p>Se establece como criterio general, la prohibición de prácticas discriminatorias a las personas con impedimentos, mientras no se atente contra la seguridad aérea o del resto de los pasajeros.</p>	<p>En el texto del Manual de Facilitación no se trata directamente de prohibiciones de prácticas discriminatorias, pero si se infiere que la tendencia que se desea implantar es esa, como se desprende de la evolución de conceptos y de los acuerdos que se han ido adoptando, tales como los que se citan a continuación:</p> <p><u>8.9.4</u> – Se cita como referente que la ONU proclamo entre 1983 y 1992 la década de las personas con discapacidad.</p> <p><u>8.9.6</u> -La 29° Asamblea de 1992 de la OACI determino establecer unos principios básicos aplicables para todos los signatarios del Convenio de Chicago y la promoción de dichos principios a través de disposiciones adicionales en el Anexo 9.</p> <p><u>8.9.9</u> -Aquí se mencionan las normas generales 8.27 y 8.34 que se complementan y que obligan a los Estados a adoptar las medidas necesarias para garantizar que las instalaciones y servicios aeroportuarios se adapten a las personas discapacitadas y que ellas tengan un acceso adecuado a los servicios aéreos. Con lo anterior la Recomendación N°2, no requiere ser enmendada.</p>

Análisis de los Criterios Recomendados

	Criterio Original	Análisis
3	<p>Por ser una norma general para todos los países miembros de la CLAC, se recomienda que sea aplicable a todos los explotadores aéreos, sin diferenciar la nacionalidad, con el fin de unificar los criterios entre los diversos estados.</p>	<p>Este criterio tiene su base en el Prefacio del Manual de Facilitación, ya que allí se indican las obligaciones, el compromiso y alto grado de cooperación que deben asumir los diferentes sectores de la comunidad tales como: los operadores de aerolíneas, proveedores de servicio, autoridades aeroportuarias y agencias de inspección entre otras organizaciones.</p> <p>Con lo anterior la Recomendación N°3, no requiere ser enmendada.</p>



Análisis de los Criterios Recomendados

	Criterio Original	Análisis
4	<p>Las facilidades aplicables a las instalaciones en los aeródromos para el caso de las personas con impedimentos, deben considerar los principios de accesibilidad y diseño universal. Así mismo, deben estar en conformidad a la Ley de cada Estado que establece disposiciones para la plena integración social de las personas con impedimentos.</p>	<p>Según lo observado, este criterio recomendado subyace dentro de lo expresado en los hechos mencionados en 8.9.5 y luego en lo indicado como antecedente en 8.9.6 del Manual de Facilitación. Además de ello en el Adjunto 1 "Model Airport Facilitation (FAL) Programme", del Manual de Facilitación, se mencionan citas directas a distintas secciones y párrafos del Anexo 9.</p> <p>Basado en lo anterior se establece que la Recomendación N°4 no requeriría ser enmendada.</p>



Análisis de los Criterios Recomendados

Criterio Original	Análisis
<p>5 Los perros de asistencia deben contar con la <u>identificación establecida y acreditación de la autoridad sanitaria correspondiente de cada Estado.</u></p>	<p>Este aspecto no aparece indicado expresamente en el Manual de Facilitación, pero si es mencionado tangencialmente en el Anexo 9, Cap H, a través del Método Recomendado 8.36 y en el punto 36 de la Circular 274 "Access to Air Transport by Persons with Disabilities". No indicándose en ningún documento los aspectos relativos a la identificación y acreditación de los animales dedicados al servicio de apoyo al impedido, por parte de la autoridad sanitaria de cada Estado</p> <p>Consecuente con lo anterior se estima que no sería procedente mantener esta Recomendación N°5, en tanto la OACI no lo establezca expresamente, ya que ello podría ser un punto de discrepancia con las leyes de otros Estados y por tanto se sugiere establecer el siguiente método recomendado: Los perros de asistencia deben contar con la identificación requerida y cumplir los requisitos sanitarios correspondientes a cada Estado.</p>

Análisis de los Criterios Recomendados

Criterio Original	Análisis
<p>6</p> <p>En atención a la revisión de seguridad de los pasajeros con impedimentos, su equipaje y sus elementos de ayuda o asistencia, ésta debe regularse conforme a la normativa vigente de cada Estado, tomando en cuenta la seguridad aérea y la dignidad de las personas.</p>	<p>Si bien es cierto el Manual de Facilitación no menciona expresamente ningún aspecto relacionado explícitamente tal como se desarrolla en la Recomendación N° 6, si es posible inferirlo desde el Anexo 9, Cap H, I "Generalidades" a través de los métodos Recomendados, excepto lo señalado en relación con la dignidad de las personas.</p> <p>➔ No obstante en el punto 3 de la Circular 274 se establece claramente aquellos aspectos relacionados con la dignidad de las personas.</p> <p>Consecuente con ello se estima que sería oportuno mantener esta Recomendación N°6, ya que si bien es cierto la OACI no lo establece de manera textual en el Manual de Facilitación, si lo hace a través del Anexo 9 y de la Circular 274, que se complementan.</p>

Análisis de los Criterios Recomendados

Criterio Original	Análisis
<p>7</p> <p>Un explotador aéreo no podrá negar el transporte a una persona con impedimento por su condición, no obstante, puede limitar el número de éstos según la capacidad y características de la aeronave especificado en los Manuales de Operaciones respectivos, aprobados por la Autoridad Aeronáutica.</p>	<p>Este aspecto no aparece indicado expresamente en el Manual de Facilitación, pero si es posible soslayarlo a partir de lo expresado en el punto 8.9.9 de dicho Manual, además de ser mencionado implícitamente en el Anexo 9, cap H, a través del Método Recomendado en el punto 8.23 y el requisito mandatorio 8.34.</p> <p>➔ No obstante lo anterior, se considera un aspecto relevante el eliminar cualquier tipo de discriminación que pudiera soslayarse en la atención y disponibilidad que pueda tener o representar un explotador aéreo hacia los pasajeros discapacitados. Con lo anterior la Recomendación N°7, no requeriría ser enmendada.</p>



Análisis de los Criterios Recomendados

8	Criterio Original	Análisis
	<p>Se exige que el personal del explotador aéreo reciba una capacitación inicial y permanente con respecto a la asistencia de personas con impedimentos, lo que debe estar incluido en un programa de instrucción y entrenamiento.</p>	<p>Este aspecto no aparece indicado expresamente en el Manual de Facilitación, pero si es mencionado directamente en el Anexo 9, Cap H, I "Generalidades", a través del Método Recomendado 8.26 Asimismo en la Circular 274, numero 2, 9 al 16. En razón a lo anterior se hace imperativo mantener el criterio recomendado.</p>



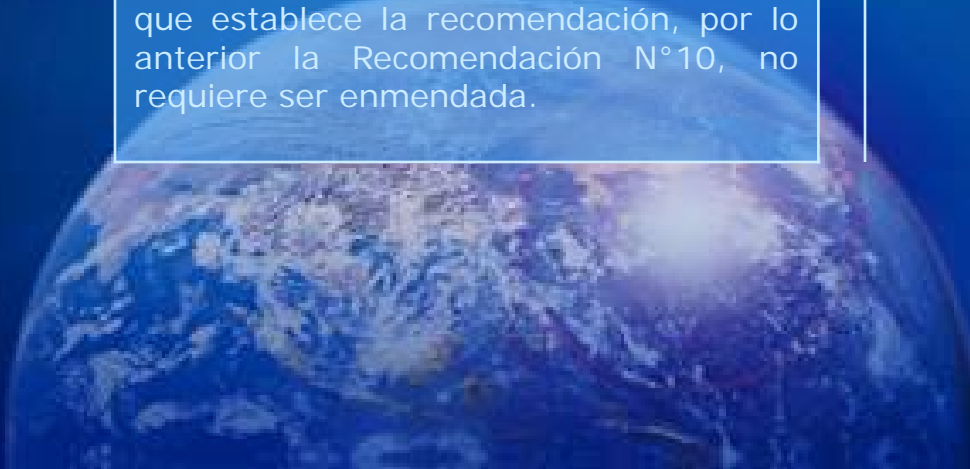
Análisis de los Criterios Recomendados

Criterio Original	Análisis
9	<p>El explotador aéreo debe entregar la información necesaria accesible a todo tipo de pasajeros, de modo que éste tenga un conocimiento exhaustivo de sus limitaciones y derechos.</p> <p>Este aspecto no aparece indicado explícitamente en el Manual de Facilitación, pero si es indicado entre los Métodos Recomendados señalados en el Anexo 9, cap H, 8.22, 8.25 y 8.29. Asimismo en la Circular 274, numero 4 al 8, también se han considerado las previsiones para que los explotadores entreguen la información requerida. Consecuentemente se hace necesario mantener la recomendación propuesta.</p>



Análisis de los Criterios Recomendados

	Criterio Original	Análisis
10	<p>Cada Estado miembro de la CLAC debe, al momento de normar, considerar a todas las entidades involucradas con el tema de la discapacidad, así como los antecedentes normativos existentes.</p>	<p>El Manual de Facilitación considera el aspecto indicado en la recomendación N° 10, en el punto 8.9.9 y subsecuentemente en el Anexo 9, Cap H, Métodos Recomendados 8.24 y 8.25. Asimismo en la Circular 274, numero 1 y 7, y en los puntos 8.22 al 8.26 del Apéndice de dicha Circular, también se han considerado las previsiones para que los explotadores entreguen la información requerida, en los términos que establece la recomendación, por lo anterior la Recomendación N°10, no requiere ser enmendada.</p>



Análisis de los Criterios Recomendados

	Criterio Original	Análisis
11	Los Estados miembros de la CLAC deben establecer en conjunto, las responsabilidades en cuanto a ejecución, supervisión y fiscalización, a fin de dar cumplimiento a la normativa.	De lo establecido en el punto 8.9.9 del Manual de Facilitación, es posible inferir que los estándares mencionados obligan a los Estados a adoptar las medidas necesarias para garantizar que las instalaciones y servicios aeroportuarios se adapten a las necesidades de las personas con discapacidad y que ellas tengan un adecuado acceso a los servicios aéreos. Consecuente con ello se propicia mantener el criterio recomendado conforme a las condiciones establecidas.



Propuesta Final

Criterio Recomendado

“Los perros de asistencia deben contar con la identificación establecida y acreditación de la autoridad sanitaria correspondiente a cada Estado”

Análisis

Tanto el Manual de Facilitación, como el Anexo 9 y Circular 274, no mencionan este aspecto. Se investigó en la normativa sanitaria de otros Estados y tampoco se encuentra normalizado este aspecto. La condición sanitaria de los perros es acreditada por los organismos encargados del adiestramiento

Propuesta de Enmienda

“Los perros de asistencia deben contar con la identificación requerida y cumplir los requisitos sanitarios correspondientes a cada Estado”

Criterios Recomendados Finales

	Criterio Original
1	En cuanto a la definición del concepto, se recomienda utilizar el término "Persona con Impedimento", considerando que esta definición corresponde a la definición oficial adoptada por la Duodécima Edición del Anexo 9 "Facilitación" y es la aprobada por la mayoría de los países miembros de la OACI.
2	Se establece como criterio general, la prohibición de prácticas discriminatorias a las personas con impedimentos, mientras no se atente contra la seguridad aérea o del resto de los pasajeros.
3	Por ser una norma general para todos los países miembros de la CLAC, se recomienda que sea aplicable a todos los explotadores aéreos, sin diferenciar la nacionalidad, con el fin de unificar los criterios entre los diversos estados.

	Criterio Final
	En cuanto a la definición del concepto, se recomienda utilizar el término "Persona con Impedimento", considerando que esta definición corresponde a la definición oficial adoptada por la Duodécima Edición del Anexo 9 "Facilitación" y es la aprobada por la mayoría de los países miembros de la OACI.
	Se establece como criterio general, la prohibición de prácticas discriminatorias a las personas con impedimentos, mientras no se atente contra la seguridad aérea o del resto de los pasajeros.
	Por ser una norma general para todos los países miembros de la CLAC, se recomienda que sea aplicable a todos los explotadores aéreos, sin diferenciar la nacionalidad, con el fin de unificar los criterios entre los diversos estados.



Criterios Recomendados Finales

	Criterio Original
4	Las facilidades aplicables a las instalaciones en los aeródromos para el caso de las personas con impedimentos, deben considerar los principios de accesibilidad y diseño universal. Así mismo, deben estar en conformidad a la Ley de cada Estado que establece disposiciones para la plena integración social de las personas con impedimentos.
5	Los perros de asistencia deben contar con la identificación establecida y acreditación de la autoridad sanitaria correspondiente de cada Estado.
6	En atención a la revisión de seguridad de los pasajeros con impedimentos, su equipaje y sus elementos de ayuda o asistencia, ésta debe regularse conforme a la normativa vigente de cada Estado, tomando en cuenta la seguridad aérea y la dignidad de las personas.

	Criterio Final
	Las facilidades aplicables a las instalaciones en los aeródromos para el caso de las personas con impedimentos, deben considerar los principios de accesibilidad y diseño universal. Así mismo, deben estar en conformidad a la Ley de cada Estado que establece disposiciones para la plena integración social de las personas con impedimentos.
	Los perros de asistencia deben contar con la identificación requerida y cumplir los requisitos sanitarios correspondientes a cada Estado.
	En atención a la revisión de seguridad de los pasajeros con impedimentos, su equipaje y sus elementos de ayuda o asistencia, ésta debe regularse conforme a la normativa vigente de cada Estado, tomando en cuenta la seguridad aérea y la dignidad de las personas.



Criterios Recomendados Finales

	Criterio Original	Criterio Final
7	Un explotador aéreo no podrá negar el transporte a una persona con impedimento por su condición, no obstante, puede limitar el número de éstos según la capacidad y características de la aeronave especificado en los Manuales de Operaciones respectivos, aprobados por la Autoridad Aeronáutica.	Un explotador aéreo no podrá negar el transporte a una persona con impedimento por su condición, no obstante, puede limitar el número de éstos según la capacidad y características de la aeronave especificado en los Manuales de Operaciones respectivos, aprobados por la Autoridad Aeronáutica.
8	Se exige que el personal del explotador aéreo reciba una capacitación inicial y permanente con respecto a la asistencia de personas con impedimentos, lo que debe estar incluido en un programa de instrucción y entrenamiento.	Se exige que el personal del explotador aéreo reciba una capacitación inicial y permanente con respecto a la asistencia de personas con impedimentos, lo que debe estar incluido en un programa de instrucción y entrenamiento.
9	El explotador aéreo debe entregar la información necesaria accesible a todo tipo de pasajeros, de modo que éste tenga un conocimiento exhaustivo de sus limitaciones y derechos.	El explotador aéreo debe entregar la información necesaria accesible a todo tipo de pasajeros, de modo que éste tenga un conocimiento exhaustivo de sus limitaciones y derechos.

Criterios Recomendados Finales

	Criterio Original
10	Cada Estado miembro de la CLAC debe, al momento de normar, considerar a todas las entidades involucradas con el tema de la discapacidad, así como los antecedentes normativos existentes.
11	Los Estados miembros de la CLAC deben establecer en conjunto, las responsabilidades en cuanto a ejecución, supervisión y fiscalización, a fin de dar cumplimiento a la normativa.




Criterio Final
Cada Estado miembro de la CLAC debe, al momento de normar, considerar a todas las entidades involucradas con el tema de la discapacidad, así como los antecedentes normativos existentes.
Los Estados miembros de la CLAC deben establecer en conjunto, las responsabilidades en cuanto a ejecución, supervisión y fiscalización, a fin de dar cumplimiento a la normativa.



Estado Actual





Gracias por su atención!

Leonel Schüler
lschuler@dgac.cl