



INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION (ICAO)
ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (OACI)

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL (CLAC)
LATIN AMERICAN CIVIL AVIATION COMMISSION (LACAC)



SECOND MEETING OF THE AVIATION SECURITY AND FACILITATION REGIONAL GROUP
(AVSEC/FAL/RG/2)

Antigua and Barbuda, 16 to 18 May 2012

AVSEC/FAL/RG/2 ð WP/12
03/05/12

Agenda Item 5 Facilitation (FAL)
5.2 Report on Handling of Persons with Disabilities Project

REPORT ON HANDLING OF PERSONS WITH DISABILITIES PROJECT

(Presented by the Handling of Persons with Disabilities Project ó Coordinated by Chile)

SUMMARY	
To inform regarding the review of Criteria and Guidelines that have taken into account standards and recommended practices on facilitation and security for the handling of persons with disabilities, particularly the ICAO Facilitation manual (Doc 9957) in order to modify, if applicable, the Resolution Project by sending the corresponding document to the Secretariat.	
References:	
• Report of the Fourth Meeting of the LACAC FAL/AVSEC Group held in Asunción, Paraguay on 23 May 2011.	
<i>Strategic Objectives</i>	<i>This working paper is related to ICAO Strategic Objective B.</i>

1. Introduction

1.1 During the Fourth Meeting of the LACAC FAL/AVSEC Group held in Asunción, Paraguay in May 2011, Chile presented NE/06 under the title "General Criteria and Guidelines on Air Transport for Persons with Disabilities."

1.2 During their presentation, Chile reminded the meeting that during the third meeting of the Group, carried out in July 2010, Chile made a presentation on "Transport Facilitation of Passengers who require Special Assistance". During the debate, many opinions were exchanged on the evolution of paradigms through time regarding the treatment of persons with disabilities. At the same time, Chile presented its experience regarding the transportation regulations of this type of passengers, i.e. sick or with special needs.

1.3 After the presentation of this working paper, the LACAC GRUFAL/AVSEC convened and ad hoc group formed by Bolivia, Brazil, Dominican Republic, Paraguay, Uruguay and Chile (rapporteur), in order to prepare the "Criteria and guidelines to be considered by the facilitation and security standards and recommended practices regarding persons with disabilities".

1.4 In this regard, Chile, as the rapporteur of the ad hoc group, submitted a Draft Resolution for the consideration of experts which established the "Criteria and guidelines for the air transport of persons with disabilities," which is detailed in the following recommendation:

- *Recommended criteria:* regarding the concept definition, it is recommended to use the term "Person with disability" considering that this definition belongs to the official definition adopted by the Twelfth Edition of Annex 9 "Facilitation, and which has been approved by most ICAO Member States.
- *Recommended criteria:* the general criteria have been established as the prohibition of discriminatory practices to persons with disabilities as long as the air or remaining passengers' security is not affected while doing so.
- *Recommended criteria:* since it is a general standard for all LACAC Member States, it is recommended that it is applicable to all air carriers, regardless of their nationality, in order to unify criteria in all States.
- *Recommended criteria:* the instances related to aerodrome facilitations regarding persons with disabilities, have to consider the accessibility and universal design principles. Likewise, they have to be in accordance with State Laws that establish regulations for the social integration of persons with disabilities.
- *Recommended criteria:* guide dogs must have proper identification and registration from the sanitary authority of each State.
- *Recommended criteria:* regarding the security of passengers with disabilities, their luggage and help or assistance elements, it has to be regulated in accordance with the current regulations in place on each State, and taking into account air security and the dignity of people.
- *Recommended criteria:* an air carrier will not deny transportation to a person with disabilities on the basis of his/her condition, however, it may limit the number of people considering the capacity and characteristics of the aircraft specified on the respective operation manuals that have been approved by the Aeronautical Authority.
- *Recommended criteria:* the air carrier personnel is required to be initially and permanently trained on assistance to persons with disabilities, and this should be included on a training programme.

- *Recommended criteria:* the air carrier has to deliver and make accessible the necessary information on all types of passengers so that they have wide knowledge of their limitations and rights.
- *Recommended criteria:* while regulating, each LACAC Member State has to consider all entities involved with the issue of disabilities, as well as all existing regulation background.
- *Recommended criteria:* LACAC Member States have to establish as a whole the implementation, oversight and inquiry responsibilities in order to comply with the standard.

1.5 During the discussion between Brazil and ICAO, it was suggested to consider the Background Chapter of the Facilitation Manual, approved recently by ICAO as Doc 9957. Likewise, the delegate was questioned if she had considered ICAO Circular 274 and her response was positive.

1.6 The GRUFAL/AVSEC resolved, among many established aspects in the conclusion, to ask the delegate to review the ICAO Facilitation Manual (Doc 9957) in order to modify, if necessary, the Resolution Project, and in a specific period, to send the Secretariat the corresponding document, which is the subject of this working paper.

2. Discussion

2.1 As a product of the assigned task and prior to make any comparative analysis, it was deemed necessary to establish each one of the publications on persons with disabilities, which are listed as follows:

- a) the ICAO Facilitation Manual Doc 9957, Chapter 8, which mentions the SARPs modification history, which has been increased based on the new open spaces resulted from the United Nations proclamation between 1983 and 1992, which was defined as the decade of persons with disabilities. In 1986, the ICAO Assembly requested that the Council completed a review of problems particular to the old and handicapped throughout the world, thus, determining the appropriate measures to ensure an improved access at airports and air services for these travellers. The Council decided that the review needed to be approached in two directions, first, all things involved with airport access and second, all things involved with access to air transport services.
- b) Equally, Annex 9 ó Facilitation, Chapter 8, Item H, established recommended practices for States, which were also defined based on the two directions included on the Facilitation Manual, Doc 9957.
- c) as an complementary element, in 1999, ICAO published Circular 274 ó AT/114 in English, this document decided to adopt and define the term õpersons with disabilitiesö.

- d) this Circular implemented guidance materials for the implementation of standards and recommended practices for Annex 9 ô Facilitation. The document defines in detail all the approaches established by the Council to deal with this issue and to recommend States about the need to involve air carriers and related organizations with the development of an international standard that refers to services, personnel training programmes and information communication, which is addressed to travellers with disabilities and, through this approach, provide these travellers with improved and dignified services while using immigration, custom and safety services.
- e) as it had been established in the action framework, this document details all developments that need to be carried out in airports, both in physical accessibility, ergonomics, air transport inside airports and air services access in which carriers have a responsibility to improve the physical accessibility of aircraft and to improve assistance services that are normally aimed for the use of normal passengers and expanding them to meet the demands and difficulties of persons with disabilities.

2.2 In addition, as a result of the task assigned to the rapporteur, a comparison of the ôCriteria and guidelines for the air transport of persons with disabilities,ö versus the criteria and guidelines derived from the Facilitation Manual (Doc 9957), Chapter 8 (8.9 ô Persons with disabilities), ICAO Annex 9 ô Facilitation and ICAO Circular 274-AT/114, in addition to the LACAC FAL/AVSEC Group/4. The analysis made is attached in Appendix A to this working paper.

2.3 Finally and considering the fact that Chile is the coordinator for the Handling of Persons with Disabilities Project within the work programme developed by the ICAO/LACAC AVSEC/FAL/RG and in order to comply with the table of Projects and Work Programmes included in the Appendix to the Report of the First Meeting of the ICAO/LACAC NAM/CAR/SAM Aviation Security and Facilitation Regional Group (AVSEC/FAL/RG/1), the LACAC Secretariat received a comparison report of the old project and the ICAO Facilitation Manual (Doc 9957) (**Appendix A**) as well as the LACAC Resolution Project proposal (Appendix B), which is being presented before its submission to the LACAC Executive Committee and prior to its approval by the Assembly.

2.4 Therefore, Document F662-11 contained in **Appendix B**, named ôReportö develops the final conclusion of the analysis carried out and in Document F662-11, **Appendix C** contains all recommended final criteria which conform the Resolution Project.

2.5 However, it will be important to consider Conclusion 9 of the ICAO/LACAC Regional Facilitation Seminar/Workshop held in Santiago, Chile from 20 to 22 March, which is included in the Appendix to WP/18 and whose terminology was established by the United Nations International Convention of 2008 which refers to ôpersons with disabilities.ö

3. Suggested Action

3.1 Take note of the information contained in this document and to establish the programming of forthcoming tasks for the project and establish specific deadlines.

APPENDIX A / APÉNDICE A

Available only in Spanish / Disponible en español únicamente

Criterios Recomendados	Análisis
<p>La Tarea consiste en revisar el Manual de Facilitación (Doc 9957) para que, si es el caso, modificar el Proyecto de Resolución.</p>	
<p>1.- <u>Criterio recomendado</u>: 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. En razón a ello se estima necesario no someter a enmienda la Recomendación N°1</p>
<p>2.- <u>Criterio recomendado</u>: 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: <u>8.9.4</u> ó Se cita como referente que la ONU proclamó entre 1983 y 1992 la década de las personas con discapacidad. <u>8.9.6</u> -La 29ª Asamblea de 1992 de la OACI determinó 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. <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>
<p>3.- <u>Criterio recomendado</u>: 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. Con lo anterior la Recomendación N°3, no requiere ser enmendada.</p>

Criterios Recomendados	Análisis
<p>4.- <u>Criterio recomendado</u>: 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 òModel Airport Facilitation (FAL) Programmeö, 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>
<p>5.- <u>Criterio recomendado</u>: Los <i>perros</i> de asistencia deben contar con la identificación establecida y <u>acreditación de la autoridad sanitaria</u> correspondiente de cada Estado.</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 òAccess to Air Transport by Persons with Disabilitiesö. 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: <i>Los perros de asistencia deben contar con la identificación requerida y cumplir los requisitos sanitarios correspondientes a cada Estado.</i></p>
<p>6.- <u>Criterio recomendado</u>: 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 òGeneralidadesö 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>

Criterios Recomendados	Análisis
7.- <u>Criterio recomendado</u> : 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.	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. 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.
8.- <u>Criterio recomendado</u> : 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.	Este aspecto no aparece indicado expresamente en el Manual de Facilitación, pero si es mencionado directamente en el Anexo 9, Cap H, I òGeneralidadesò, 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.
9.- <u>Criterio recomendado</u> : 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.	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.
10.- <u>Criterio recomendado</u> : Cada Estado miembro de la CLAC debe, al momento de normar, considerar a todos las entidades involucradas con el tema de la discapacidad, así como los antecedentes normativos existentes.	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.
11.- <u>Criterio recomendado</u> : 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.

APPENDIX B / APÉNDICE B
Available only in Spanish / Disponible en español únicamente

INFORME

- I.- A continuación se presenta el estudio de la propuesta en comparación con el Manual de Facilitación (Doc 9957), llegando a las siguientes conclusiones:
- A.- El Manual de Facilitación, solo en su Capítulo 8 "Otras disposiciones de facilitación", párrafo.8.9 "*Personas con impedimento*", se refiere al tema del tratamiento de personas con impedimento. En ese contexto, el Manual de Facilitación proporciona una visión general respecto a la evolución en el tratamiento de las personas con algún impedimento y precisa como la OACI ha ido incorporando algunos requerimientos básicos y diversos métodos recomendados, a través del Anexo 9 "Facilitación" y de la Circular 274-AT/114 "Acceso al transporte aéreo por personas con impedimento".
- B.- Asimismo, se consideró importante para el análisis, el no proponer enmiendas a los criterios recomendados, aún cuando ellos no estén contemplados tácitamente en el Manual de Facilitación, Anexo 9 y Circular 274, mientras no se contrapongan a la normativa vigente y al sentido común.
- C.- Establecido lo anterior y analizando cada uno de los criterios recomendados por los países miembros del grupo, se estima que solo uno de ellos debería ser enmendado en atención a las consideraciones que a continuación se exponen:
- 1.- Criterio recomendado: "Los perros de asistencia deben contar con la identificación establecida y acreditación de la autoridad sanitaria correspondiente a cada Estado".
 - 2.- Análisis: El Manual de Facilitación analizado, no indica este aspecto en su desarrollo y tampoco se menciona en el Anexo 9, ni en la Circular 274. En virtud de lo anterior, se hace necesario agregar que se efectuó una indagación en la normativa de otros Estados y tampoco se encontró normalizado este aspecto en los reglamentos sanitarios, ya que la condición sanitaria de los perros es normalmente acreditada por los organismos o instituciones que realizan el adiestramiento.
 - 3.- Propuesta de enmienda a criterio recomendado: En razón a lo anterior se sugiere modificar el criterio de la siguiente manera: "los perros de asistencia deben contar con la identificación requerida y cumplir los requisitos sanitarios correspondientes a cada Estado".
- II.- Consecuentemente y luego de analizados los criterios recomendados se propone que el Proyecto de Resolución considere los aspectos indicados de la manera señalada en el Apéndice B "Criterios Recomendados".

APPENDIX C / APÉNDICE C
Available only in Spanish / Disponible en español únicamente

CRITERIOS RECOMENDADOS

- 1.- En cuanto a la definición del concepto, se recomienda utilizar el término "Persona con Impedimento", considerando que esta a 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.
- 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. Asimismo, 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 requerida y cumplir los requisitos sanitarios correspondientes a 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.
- 7.- Un explotador aéreo no podrá negar el transporte a una persona con impedimento por su condición. No obstante, puede limitar el número de estos 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.
- 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.
- 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.