



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

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



SEGUNDA REUNIÓN DEL GRUPO REGIONAL SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN Y FACILITACIÓN
(AVSEC/FAL/RG/2)

Antigua y Barbuda, 16 al 18 de mayo de 2012

AVSEC/FAL/RG/2 ð NE/12
03/05/12

Cuestión 5 del
Orden del día

Facilitación (FAL)

5.2 Informe sobre el Proyecto de tratamiento a personas con discapacidad

INFORME SOBRE EL PROYECTO DE TRATAMIENTO A PERSONAS CON DISCAPACIDAD

(Presentada por el Proyecto de tratamiento a personas con discapacidad ó
Coordinado por Chile)

RESUMEN

Informar respecto a la revisión de los Criterios y Directrices que haya tomado en cuenta las Normas y Métodos Recomendados de Facilitación y Seguridad para el Tratamiento de las Personas con Impedimentos y principalmente el Manual de Facilitación publicado por la OACI (Doc 9957) a efectos de modificar, si fuera el caso, el proyecto de Resolución; haciendo llegar a la Secretaría el documento correspondiente.

Referencias:

- Informe de la IV Reunión del Grupo FAL/AVSEC del a CLAC realizada en Asunción, Paraguay, el 23 de Mayo de 2011.

Objetivos Estratégicos	<i>Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico B de la OACI.</i>
-------------------------------	--

1. Introducción

1.1 Durante la realización de la Cuarta Reunión del Grupo FAL/AVSEC, realizada en la ciudad de Asunción, Paraguay, durante el mes de Mayo de 2011, la representación de Chile presentó la NE/06 denominada ðCriterios y Directrices Generales relativos al Transporte Aéreo de las Personas con Impedimentosö.

1.2 La delegada de Chile durante su presentación, recordó a la audiencia que en la tercera reunión del Grupo, realizada en julio de 2010, la delegación de su país hizo una presentación sobre la "Facilitación del Transporte de Pasajeros que requieren Asistencia Especial". Rememoró también que en esa oportunidad, durante el debate, se intercambiaron puntos de vista sobre la evolución en el tiempo de los paradigmas que existían sobre el tratamiento de personas con discapacidad. Al mismo tiempo, se presentó la experiencia de Chile en base a su regulación sobre el transporte de este tipo de pasajeros, enfermos o con necesidades especiales.

1.3 Luego de la presentación de dicha Nota de Estudio, el GRUFAL/AVSEC de la CLAC constituyó un grupo *ad hoc* conformado por Bolivia, Brasil, Paraguay, República Dominicana, Uruguay y Chile (ponente), con el propósito de elaborar "Criterios y Directrices que tomaran en cuenta las normas y métodos recomendados de facilitación y seguridad para el tratamiento de las personas con impedimentos".

1.4 En ese sentido la representación de Chile, en su calidad de ponente del grupo *ad hoc*, sometió a consideración de los expertos el proyecto de Resolución estableciendo "Criterios y Directrices Generales relativos al transporte aéreo de personal con impedimentos", el mismo que se detalla a continuación, como la recomendación que a continuación se indica:

- *Criterio recomendado:* 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.
- *Criterio recomendado:* 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.
- *Criterio recomendado:* 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 recomendado:* 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.
- *Criterio recomendado:* los perros de asistencia deben contar con la identificación establecida y acreditación de la autoridad sanitaria correspondiente de cada Estado.
- *Criterio recomendado:* 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 recomendado:* 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.
- *Criterio recomendado:* 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.

- *Criterio recomendado:* 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.
- *Criterio recomendado:* 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.
- *Criterio recomendado:* 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.

1.5 Durante el debate los especialistas de Brasil y OACI, sugirieron que se considere en el Capítulo de Antecedentes el Manual de Facilitación aprobado recientemente por la OACI mediante Documento 9957. De igual forma, se consultó si se había tenido en cuenta la Circular 274 de la OACI, lo que fue respondido afirmativamente por la ponente.

1.6 El GRUFAL/AVSEC resolvió entre otros aspectos establecidos en la conclusión, encargar al ponente que revise el Manual de Facilitación publicado por la OACI (Doc 9957) a efectos de modificar, si fuera el caso, el proyecto de Resolución; y, en un plazo determinado, hacer llegar a la Secretaría el documento correspondiente, que es la materia de esta Nota de Estudio.

2. Discusión

2.1 Como producto de la tarea asignada y previo a realizar cualquier tipo de análisis comparativo se considero necesario establecer de manera general lo sustantivo que toca cada una de las publicaciones mencionadas respecto a las personas con impedimentos, como a continuación se señala:

- a) En el Manual de Facilitación OACI, DOC. 9957, Capítulo 8, se hace mención a la historia de modificaciones respecto de los SARPS, que han ido incrementándose en base a los nuevos espacios abiertos por la proclamación de las Naciones Unidas entre 1983- 1992, que se definió como la década de las personas impedidas. Indicándose que en 1986, la Asamblea de OACI solicitó que el Consejo complementara una revisión de los problemas presentados en los viajes de ancianos y minusválidos por todo el mundo, y de este modo, determinar qué medidas serían apropiadas para asegurar un mejor acceso a los aeropuertos y servicios aéreos para estos viajeros. El Consejo decidió que esta revisión debería ser conducida en dos direcciones: en primer lugar, todo lo que tenga que ver con el acceso a los aeropuertos y, en segundo lugar, todo lo que tenga que ver con el acceso a los servicios de transporte aéreo.
- b) De la misma manera, fue establecido en el Anexo 9 ó Facilitaciones, Capítulo 8, Letra H, los Métodos Recomendados a los Estados, que también, se definieron en base a las dos direcciones expuestas en el Manual de Facilitación DOC. 9957.
- c) Ahora, como un elemento complementario OACI, en el año 1999, publicó la Circular 274 ó AT/114 en idioma inglés, documento este, en el cual se decide adoptar y definir el término de "Personas con Impedimentos" (Person with disabilities).

- d) En esta misma Circular se implementan materiales guía para la implementación de normas y recomendaciones prácticas para el Anexo 9-Facilitación. Este documento define en detalle las direcciones en que el Consejo estableció la línea de trabajo general, yendo a recomendar a los Estados, la necesidad de comprometer a los operadores y organizaciones afines, en el desarrollo de una normativa de corte internacional, referida a los servicios, programas de entrenamiento del personal y comunicación de la información, que vaya dirigida a las personas que viajan y que tengan impedimentos y de esta manera, otorgarles un mejor servicio y dignidad cuando estos utilicen, los servicios de inmigración, aduanas y seguridad operacional.
- e) Como ya estaba fijado el marco de accionar, este documento se expone en detalles, respecto de los desarrollos a llevar a cabo en los aeropuertos, tanto en la accesibilidad física, lo ergonómico, el transporte terrestre dentro de los aeropuertos y el acceso a los servicios aéreos en que se compromete a los operadores, a mejorar la accesibilidad física a las aeronaves y además, mejorar todos los servicios de asistencia que normalmente son para los pasajeros normales, ampliado estos, para satisfacer las dificultades de los pasajeros con impedimentos.

2.2 Por otra parte, como producto de la tarea impuesta al ponente, se realizó una comparación de los Criterios y Directrices Generales relativos al transporte aéreo de personal con impedimentos versus los criterios y directrices derivados del Manual de Facilitación (DOC 9957), Capítulo 8 (8.9 Personas con Impedimento), el Anexo 9 OACI Facilitación y la Circular ICAO 274-AT/114, además del Informe CLAC/Grupo FAL/AVSEC/04. En lo concreto el análisis realizado se adjunta en el Apéndice A de esta nota de estudio.

2.3 Finalmente y en atención a que Chile actúa como Coordinador del Proyecto sobre Tratamiento de personas con discapacidad en el programa de trabajo que viene desarrollando el Grupo AVSEC/FAL/RG CLAC-OACI y, en cumplimiento a la tabla de Proyectos y Programas de Trabajo que consta en el Apéndice del Informe de la Primera Reunión del Grupo Regional sobre Seguridad de la Aviación y Facilitación NAM/CAR/SAM OACI/CLAC (AVSEC/FAL/RG/1), la Secretaría de la CLAC recibió el informe de la comparación del proyecto anterior con el Manual de Facilitación (Doc 9957) de la OACI (**Apéndice A**), así como la propuesta del Proyecto de Resolución de la CLAC (Apéndice B) la que se presenta en esta ocasión, antes de ser presentada al Comité Ejecutivo de la CLAC y ulterior aprobación de la Asamblea.

2.4 En consecuencia se adjunta en documento F662-11 **Apéndice B** denominado Informe en el cual se desarrolla la conclusión final del análisis realizado y en el documento F662-11 **Apéndice C** que contiene los Criterios finales recomendados y que constituye el Proyecto de Resolución.

2.5 Sin embargo, será importante considerar la Conclusión 9 del Seminario/Taller Regional de Facilitación de la OACI/CLAC celebrado en Santiago, Chile del 20 al 22 de marzo la cual se incluye en el Apéndice de la NE/18 y cuya terminología fue establecida por la Convención Internacional de la ONU en 2008 y la cual se refiere a personas con discapacidad.

3. Acción sugerida

3.1 Tomar nota de la información de este documento y establecer la programación de las tareas próximas para el proyecto y plazos concretos.

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.