Organización de Aviación Civil Internacional

ATConf/7-WP/161[1]
24/9/26

NOTA DE ESTUDIO

SÉPTIMA CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO (ATCONF/7)

Montreal (sede), 16-20 de noviembre de 2026

Cuestión 3: Fortalecer los marcos reglamentarios e institucionales
3.3: Fortalecer el mecanismo de planificación para emergencias y la protección del público consumidor para lograr un sistema de aviación resiliente

ACCESIBILIDAD EN EL TRANSPORTE AÉREO PARA LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD

(Nota de Estudio presentada por Uruguay y apoyada por 20 Estados miembros de la CLAC[2])

RESUMEN

Esta Nota de Estudio aborda la accesibilidad en el transporte aéreo para las personas con discapacidad, considerando su relevancia para la conectividad, la facilitación y la calidad del servicio al pasajero. Asimismo, presenta antecedentes generales, el marco jurídico aplicable y propuestas orientadas a promover la realización de estudios que permitan establecer líneas de base, fortalecer la adopción de medidas coordinadas y participativas, e identificar y eliminar progresivamente barreras en toda la cadena de viaje.

Medidas propuestas a la Conferencia: Se invita a la Conferencia a:

a) alentar a los Estados a fortalecer la aplicación de los instrumentos internacionales y regionales sobre los derechos de las personas con discapacidad, incluida la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad y su Protocolo Facultativo;
b) promover la adopción de políticas, procedimientos y medidas de accesibilidad en toda la cadena del transporte aéreo, incluyendo información accesible, infraestructura adecuada, asistencia oportuna, capacitación del personal y procedimientos armonizados;
c) fomentar la participación de las personas con discapacidad y de las organizaciones que las representan en el diseño, implementación y evaluación de políticas y medidas vinculadas a la accesibilidad en el transporte aéreo;
d) apoyar la realización de estudios y la recopilación de datos que permitan establecer líneas de base, identificar barreras y orientar la toma de decisiones de los Estados, explotadores de aeropuertos, explotadores aéreos y demás partes interesadas. y
e) pedir a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) desarrollar herramientas prácticas o listas de verificación que permitan a los Estados y a la industria evaluar el nivel de accesibilidad en aeropuertos y servicios de transporte aéreo.

[1] Versión en español proporcionada por Uruguay.
[2] Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana y Venezuela (República Bolivariana de).

Objetivo estratégico:	Esta nota de estudio se relaciona con los objetivos estratégicos *El desarrollo económico del transporte aéreo posibilita la prosperidad económica y el bienestar social para todo el mundo* y *La aviación brinda movilidad fluida, accesible y confiable para todo el mundo*.
Repercusiones financieras:	Ninguna
Referencias:	Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad y su Protocolo Facultativo. Anexo 9 – *Facilitación* al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Convenio de Chicago) Manual para el Transporte Aéreo de Pasajeros con Discapacidad (CLAC).

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La discapacidad es un concepto dinámico y en evolución, que resulta de la interacción entre las personas con deficiencias físicas, sensoriales, intelectuales o psicosociales y las barreras del entorno que pueden impedir su participación plena, efectiva y en igualdad de condiciones con las demás personas.

1.2 A pesar de los avances alcanzados mediante instrumentos internacionales, políticas públicas y actividades de sensibilización, las personas con discapacidad continúan enfrentando barreras que limitan su acceso efectivo a distintos ámbitos de la vida social y económica, incluido el transporte aéreo. En este sector, dichas barreras pueden manifestarse en dificultades de acceso a la información, infraestructura aeroportuaria insuficientemente adaptada, procedimientos no armonizados, falta de asistencia adecuada o ausencia de condiciones que garanticen una experiencia de viaje segura, digna y previsible.

1.3 El aumento de la esperanza de vida y los cambios demográficos hacen cada vez más probable que, en algún momento de la vida, las personas experimenten de manera temporal o permanente alguna condición que limite su movilidad, comunicación, autonomía o interacción con el entorno. Por ello, la accesibilidad debe ser entendida no solo como una medida dirigida a un grupo específico, sino como una condición esencial para un sistema de transporte aéreo más inclusivo, eficiente y centrado en las personas.

1.4 En este contexto, la promoción de la participación plena y efectiva de las personas con discapacidad debe constituir un objetivo relevante para la aviación civil regional y mundial. Ello requiere planificación, coordinación entre autoridades de aviación civil, aeropuertos, explotadores aéreos y demás partes interesadas, así como políticas progresivas que permitan reducir desigualdades, eliminar barreras y garantizar condiciones adecuadas de accesibilidad en el transporte aéreo.

2. CONTEXTO DE LA ACCESIBILIDAD EN EL TRANSPORTE AÉREO Y MARCO JURÍDICO

2.1 La magnitud de la discapacidad a nivel mundial tiene consecuencias directas para el transporte aéreo. De acuerdo con estimaciones de la Organización Mundial de la Salud y del Banco Mundial, aproximadamente 1.300 millones de personas, equivalentes al 16% de la población mundial (esto es, una de cada seis personas) experimentan una discapacidad significativa. Por ello, la accesibilidad debe ser considerada como una dimensión estructural de la conectividad aérea, la facilitación y la calidad del servicio al pasajero.

2.2 En la práctica, las personas con discapacidad pueden enfrentar barreras en distintas etapas de la cadena de viaje, incluyendo el acceso a la información, la compra de pasajes, el desplazamiento dentro

de los aeropuertos, los controles de seguridad, el embarque, la permanencia a bordo, el desembarque, la recuperación de equipaje y la atención de reclamos. Estas barreras pueden reducir la autonomía del pasajero, generar incertidumbre y limitar el ejercicio efectivo del derecho al transporte en igualdad de condiciones.

2.3 Desde el punto de vista jurídico, los derechos de las personas con discapacidad se encuentran reconocidos en diversos instrumentos internacionales y regionales, entre los que destacan la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad y su Protocolo Facultativo, adoptados en Nueva York en 2006; el Anexo 9 - *Facilitación* al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Convenio de Chicago); los documentos de orientación emanados de la OACI; y el Manual para el Transporte Aéreo de Pasajeros con Discapacidad de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC). En el caso de Uruguay, la Ley N.º 18.418, de noviembre de 2008; la Ley N.º 18.651, de febrero de 2010; y la Ley N.º 18.776, de agosto de 2011, constituyen instrumentos relevantes para la incorporación de estas normas internacionales al ámbito interno.

2.4 La existencia de este marco jurídico permite sostener que la accesibilidad en el transporte aéreo no debe ser entendida únicamente como una práctica voluntaria o una medida de atención al cliente, sino como una obligación vinculada a la no discriminación, la igualdad de oportunidades y la participación plena y efectiva de las personas con discapacidad. En consecuencia, los Estados, aeropuertos, explotadores aéreos y demás partes interesadas deben avanzar en la identificación y eliminación progresiva de barreras, mediante procedimientos armonizados, infraestructura adecuada, información accesible, capacitación del personal y mecanismos de consulta con las personas con discapacidad y las organizaciones que las representan.

3. CONCLUSIONES.

3.1 La accesibilidad en el transporte aéreo constituye una condición necesaria para garantizar la participación plena y efectiva de las personas con discapacidad en igualdad de condiciones. Es un componente esencial de la conectividad aérea, la facilitación y la calidad del servicio.

3.2 La magnitud de la discapacidad a nivel mundial, junto con el envejecimiento de la población y otros factores sociales, sanitarios y demográficos, exige que los Estados y la industria aeronáutica adopten un enfoque coordinado y participativo para identificar y eliminar barreras en toda la cadena de viaje.

3.3 En este contexto, resulta necesario fortalecer la aplicación de los instrumentos internacionales y regionales existentes, promover la armonización de procedimientos, mejorar la infraestructura y los servicios disponibles, capacitar al personal y asegurar la participación de las personas con discapacidad y de las organizaciones que las representan en el diseño de políticas y medidas de accesibilidad.

3.4 La implementación de medidas de accesibilidad requiere información confiable que permita conocer la situación real de los pasajeros con discapacidad en el transporte aéreo. Por ello, resulta conveniente impulsar estudios, diagnósticos y recopilación de datos que permitan establecer líneas de base e identificar barreras sobre la inclusión de las personas con discapacidad en el transporte aéreo, de modo que los Estados, los explotadores de aeropuertos y los explotadores aéreos puedan adoptar decisiones basadas en evidencia y orientar sus acciones hacia una aviación civil más inclusiva y digna.

— FIN —