



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

LAS PRÁCTICAS DE CHINA Y SUS RECOMENDACIONES PARA MEJORAR LA ACCESIBILIDAD DEL TRANSPORTE AÉREO PARA LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD

(Nota presentada por China)

RESUMEN

Esta nota describe algunas iniciativas recientes de China relativas al transporte aéreo de las personas con discapacidad, que abarcan la planificación y coordinación, la legislación, la formulación de políticas, la elaboración de normas y la prestación de servicios. Asimismo, analiza la necesidad de cooperación para mejorar la accesibilidad en todo el sistema mundial de transporte aéreo y formula recomendaciones para seguir reforzándola en beneficio de las personas con discapacidad.

Medidas propuestas a la conferencia: Se invita a la conferencia a:

- tomar nota de las prácticas aplicadas por China y de los avances logrados en la mejora de la accesibilidad del transporte aéreo para las personas con discapacidad;
- animar a los Estados miembros a que, atendiendo a sus circunstancias nacionales, mejoren sus marcos reglamentarios y de normalización para el transporte aéreo de las personas con discapacidad y consulten con las organizaciones representativas de este colectivo durante el proceso de formulación de políticas;
- animar a los Estados miembros, los transportistas aéreos y los explotadores de aeropuertos a intercambiar mejores prácticas para reforzar la accesibilidad de las instalaciones, los procedimientos de servicio y la instrucción del personal; y
- solicitar a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) que, con los recursos disponibles, siga promoviendo la accesibilidad del transporte aéreo para las personas con discapacidad y facilite el intercambio de experiencias entre los Estados miembros.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con los objetivos estratégicos: <i>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</i>
<i>Repercusiones económicas/ financieras:</i>	La ejecución de las actividades a las que se hace referencia en esta nota estará sujeta a la disponibilidad de recursos en el Presupuesto del Programa Regular para 2026, 2027 y 2028 y/o de contribuciones extrapresupuestarias.
<i>Referencias:</i>	Anexo 9 — <i>Facilitación del Convenio sobre Aviación Civil Internacional; Manual sobre acceso al transporte aéreo de las personas con impedimentos (Doc 9984); Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad.</i>

¹ Las versiones en inglés y chino fueron proporcionadas por China.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La protección de los derechos de las personas con discapacidad en el transporte aéreo constituye un elemento fundamental de la agenda mundial para el desarrollo sostenible del transporte aéreo y la promoción del bienestar de toda la sociedad. El Anexo 9 — *Facilitación del Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Convenio de Chicago) contiene normas y métodos recomendados (SARPS) destinados a facilitar el transporte aéreo de las personas con discapacidad. Por su parte, el Doc 9984 de la OACI — *Manual sobre acceso al transporte aéreo de las personas con impedimentos*, proporciona orientación a los Estados para ayudarlos a implementar dichas disposiciones. La Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) ha instado a los Estados miembros a dar prioridad a la accesibilidad de los servicios de transporte aéreo para las personas con discapacidad y a procurar la mayor uniformidad posible en los reglamentos, normas y procedimientos relativos a la accesibilidad, en estrecha cooperación con las organizaciones representativas de este colectivo.

1.2 China es Estado parte en la *Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad* y concede gran importancia a la protección de los derechos de las personas con discapacidad en el transporte aéreo. El sector de la aviación civil de China ha seguido mejorando sus mecanismos institucionales y la prestación de servicios en lo relativo a las instalaciones, la información, los procedimientos, el personal y la supervisión, y ha fortalecido sostenidamente su capacidad para facilitar el acceso de las personas con discapacidad al transporte aéreo. Esta nota describe la labor realizada por China, analiza la necesidad de reforzar la cooperación internacional y formula recomendaciones.

2. ANÁLISIS

2.1 **Fortalecimiento del marco legislativo, reglamentario y de políticas.** En septiembre de 2023 entró en vigor la *Ley de la República Popular China sobre la construcción de un espacio sin barreras*, que proporciona una base jurídica de mayor jerarquía para la protección de los derechos de las personas con discapacidad en el transporte aéreo. En junio de 2026 la Administración de Aviación Civil de China (CAAC) publicó las *Medidas para reforzar la capacidad de apoyo a las personas con discapacidad en el transporte aéreo* basándose en las *Medidas para la administración del transporte aéreo de las personas con discapacidad* de 2014 (Documento 105 [2014] de la CAAC) y con el fin de dar respuesta a los ámbitos prioritarios y los problemas persistentes en la prestación de servicios de transporte aéreo a las personas con discapacidad. El documento define tareas en cinco ámbitos: instalaciones, información, procedimientos, personal y supervisión. Dispone que los transportistas aéreos mejoren progresivamente la accesibilidad de las instalaciones y el equipo de las cabinas, y que los explotadores de aeropuertos permitan a las personas pasajeras con discapacidad utilizar su silla de ruedas hasta la puerta de la aeronave, donde se enviará a bodega y luego se devolverá a la puerta de la aeronave a su llegada. Asimismo, exige que los explotadores de aeropuertos establezcan una cadena de servicio fluida y normalizada de principio a fin, desde que la persona llega al aeropuerto de salida hasta que sale del aeropuerto de llegada.

2.2 **Creación de un sistema integral de normas y textos de orientación.** Desde 2021 se han publicado las *Normas de servicio de accesibilidad para aeropuertos civiles* (T/CITSA 17-2021) y las *Normas técnicas para el suministro de instalaciones y equipo accesibles en las terminales de pasajeros/os de los aeropuertos civiles* (MH/T 5047-2020), entre otras, con el fin de orientar a los aeropuertos en la mejora continua de la accesibilidad de sus instalaciones y equipo. En mayo de 2025, la CAAC publicó las *Directrices para la planificación y construcción de un espacio sin barreras en las terminales de pasajeros/os de los aeropuertos*. Las directrices, que en gran medida se basan en las recomendaciones de organizaciones de personas con discapacidad, especialistas y académicas/os, proporcionan orientaciones sistemáticas para la planificación y construcción de espacios sin barreras en las terminales de pasajeros/os de los aeropuertos y recopilan ejemplos de buenas prácticas aplicadas en aeropuertos de toda China como referencia para el sector.

2.3 **Promoción de una gobernanza coordinada en la que participen múltiples partes interesadas.** La CAAC y la Federación de Personas con Discapacidad de China han establecido un mecanismo de coordinación. En el proceso de formulación de políticas, llevan a cabo estudios específicos y realizan amplias consultas con representantes de las personas con discapacidad, asociaciones del sector, especialistas y académicas/os.

2.4 **Necesidad de reforzar la cooperación internacional.** Por su propia naturaleza, el transporte aéreo de las personas con discapacidad es una actividad transfronteriza. En un mismo viaje internacional suele intervenir una multiplicidad de transportistas aéreos, aeropuertos y agentes de servicios de escala en los puntos de salida, destino y tránsito. Las diferencias entre los reglamentos, las normas y los procedimientos de los distintos Estados pueden dificultar el desplazamiento fluido de las personas con discapacidad. China considera que un mayor intercambio de experiencias y una coordinación más estrecha en aras de la accesibilidad del transporte aéreo en el marco de la OACI reforzarían el carácter inclusivo y la resiliencia del sistema mundial de transporte aéreo y redundarían en beneficio de las personas pasajeras con discapacidad de todos los Estados.

2.5 Desde 2021, los transportistas aéreos chinos han prestado servicio a personas con discapacidad en más de 580 000 viajes.

3. RECOMENDACIONES

3.1 Teniendo en cuenta el análisis que figura más arriba, se invita a la conferencia a:

- a) tomar nota de las prácticas aplicadas por China y de los avances logrados en la mejora de la accesibilidad del transporte aéreo para las personas con discapacidad;
- b) animar a los Estados miembros a que, atendiendo a sus circunstancias nacionales, mejoren sus marcos reglamentarios y de normalización para el transporte aéreo de las personas con discapacidad y consulten con las organizaciones representativas de este colectivo durante el proceso de formulación de políticas;
- c) animar a los Estados miembros, los transportistas aéreos y los explotadores de aeropuertos a intercambiar mejores prácticas para reforzar la accesibilidad de las instalaciones, los procedimientos de servicio y la instrucción del personal; y
- d) solicitar a la OACI que, con los recursos disponibles, siga promoviendo la accesibilidad del transporte aéreo para las personas con discapacidad y facilite el intercambio de experiencias entre los Estados miembros.