



ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 14: Programas de facilitación

ACCESIBILIDAD PARA PASAJEROS CON DISCAPACIDAD EN LA AVIACIÓN

[Presentado por la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA)]

RESUMEN EJECUTIVO

En 2006, la Organización de las Naciones Unidas (ONU) aprobó la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (CRPD), atribuyendo a los Estados la responsabilidad de promover y proteger los derechos de las personas con discapacidad. Además, la Agenda 2030 sobre el Desarrollo Sostenible exige medidas específicas (relacionadas con las personas con discapacidad) por parte de empresas, incluido el sector del transporte.

La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) ha establecido unos Estándares Internacionales y Prácticas Recomendadas («SARP») en el Anexo 9 del Convenio de Chicago, en relación al transporte aéreo para personas con discapacidad.

A pesar de la existencia de dicha legislación y directrices internacionales, la industria de la aviación está experimentando un aumento constante de políticas nacionales/regionales en materia de discapacidad que no están armonizadas, o que directamente entran en conflicto las unas con las otras. Aunque bienintencionadas, estas iniciativas pueden menoscabar los esfuerzos realizados por la OACI para fomentar la armonización y mejores prácticas reguladoras, provocando una mayor complejidad operativa para las compañías aéreas y confusión para los pasajeros con discapacidad.

Para promover una normativa de accesibilidad coherente y garantizar la prestación de servicios de alta calidad, la IATA ha desarrollado un conjunto de principios fundamentales (Apéndice A), que apoyan la implementación armonizada de legislación y políticas en materia de discapacidad.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a que:

- reconozca que un enfoque armonizado para trabajar sobre la accesibilidad en aviación contribuye al cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la ONU;
- recomiende a la OACI desarrollar un programa de trabajo sobre accesibilidad para pasajeros con discapacidad en la aviación, que incluya una revisión de las SARP relevantes y los manuales sobre políticas, prestando la atención debida a los principios fundamentales de la IATA descritos en el Apéndice A del presente documento;
- invite a los Estados Miembros, cuando proceda, a considerar los principios fundamentales de la IATA sobre pasajeros con discapacidad al desarrollar e implementar normativa en este ámbito.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico — Seguridad y facilitación
<i>Implicaciones financieras:</i>	Ninguna.
<i>Referencias:</i>	Anexo 9 — Facilitación Convención de la ONU sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad ² Objetivos de Desarrollo Sostenible de la ONU ³

¹ Las versiones en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso fueron proporcionadas por la IATA.

² <https://www.ohchr.org/EN/HRBodies/CRPD/Pages/ConventionRightsPersonsWithDisabilities.aspx>.

³ <https://sustainabledevelopment.un.org/#>.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En 2011, la Organización Mundial de la Salud (OMS) calculó que hay más de mil millones de personas con discapacidad en el mundo, lo que equivale al 15 % de la población mundial, y se espera que esta cifra siga aumentando en los próximos años⁴. Los datos demográficos también indican que el número de personas de edad avanzada y con discapacidad que deseen viajar en avión aumentará significativamente en el futuro.

1.2 El actual marco internacional para el desarrollo de la inclusión de personas con discapacidad consta de la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad de la ONU, la Agenda 2030 sobre el Desarrollo Sostenible y otros importantes instrumentos internacionales.

1.3 El marco de la Convención de la ONU reconoce que la accesibilidad, la libertad de circulación y la movilidad personal son derechos fundamentales de las personas con discapacidad, y que el respeto a estos derechos involucra a un amplio abanico de partes interesadas.

1.4 La Agenda 2030 sobre el Desarrollo Sostenible también reconoce que la discapacidad es un problema de desarrollo que abarca muchos de los elementos de la Agenda y que exige acciones específicas en varios ámbitos, incluido el transporte.

1.5 La ratificación casi universal de la Convención de la ONU, junto con la adopción e implementación de la ambiciosa Agenda 2030 sobre el Desarrollo Sostenible, demuestran los compromisos concretos de la comunidad internacional para la integración de las personas con discapacidad, como derecho humano y como imperativo para el desarrollo.

1.6 Estos instrumentos internacionales se aplican igualmente para el transporte aéreo. El Objetivo de Desarrollo Sostenible 11.2 hace un llamamiento a que la comunidad internacional trabaje para garantizar el transporte sostenible de todas las personas, incluidas aquellas con discapacidad.

1.7 La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) ya ha identificado trece ODS estrechamente ligados a sus objetivos estratégicos y está comprometida a apoyar su implementación⁵.

1.8 El Anexo 9 de la OACI contiene Estándares y Prácticas Recomendadas («SARP») relacionados con la facilitación del transporte aéreo para personas con discapacidad⁶.

2. DISCUSIÓN

2.1 Un número importante de Estados ya están desarrollando o considerando el desarrollo de nueva legislación, políticas, estrategias o planes de acción relacionados con la accesibilidad, incluido el sector de la aviación.

2.2 Lamentablemente, algunas de estas iniciativas no siguen prácticas reconocidas para una mejor regulación, pudiendo provocar resultados indeseados para pasajeros con discapacidad y para las compañías aéreas.

2.3 Se prevé un aumento considerable tanto en la demanda de transporte aéreo como en el número de personas con discapacidad durante los próximos 15-20 años, por lo que existe la necesidad crítica de un marco global armonizado que permita que las compañías aéreas que transporten a pasajeros con discapacidad operen de forma fiable, segura, eficiente y coherente.

⁴ https://www.who.int/disabilities/world_report/2011/report/en/.

⁵ <https://www.icao.int/about-icao/aviation-development/pages/sdg.aspx>.

⁶ El Anexo 9, Capítulo 8H se refiere a la Facilitación del transporte de personas con discapacidad.

2.4 Dada la naturaleza extensa del tema de la discapacidad y la accesibilidad, y debido a que afecta a muchos sectores de la industria de la aviación, también es esencial que cualquier acercamiento a este tema involucre a todas las partes relevantes interesadas, asociándose para ofrecer un sistema de transporte que integre a las personas con discapacidad y que no deje atrás a ninguna persona ni país.

2.5 Para apoyar a los Estados, la IATA y sus compañías aéreas miembros ya han establecido colaboraciones multilaterales con una variedad de partes interesadas que nos han permitido establecer un conjunto de principios fundamentales sobre los pasajeros con discapacidad (Apéndice A). Estos principios están relacionados con el establecimiento de políticas y procesos relativos a pasajeros de avión con discapacidad, y están diseñados para promover un enfoque global y consistente. Esto crea un equilibrio entre las necesidades de los pasajeros y las realidades operativas de las compañías aéreas, teniendo en cuenta además la necesidad de mantener la seguridad como la primera prioridad del sector del transporte aéreo.

2.6 Un enfoque internacional consistente basado en principios fundamentales mutuamente acordados entrañará beneficios inestimables para los pasajeros con discapacidad y para toda la industria de la aviación:

- a) aportará mayor accesibilidad al transporte aéreo para personas con discapacidad en todo el mundo;
- b) armonizará las políticas nacionales para que las personas con discapacidad sepan lo que pueden esperar al viajar de un país a otro;
- c) eliminará la complejidad operativa y los costes innecesarios para las compañías aéreas; y
- d) apoyará la contribución de la industria de la aviación al cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la ONU, para que ninguna persona y ningún país se quede atrás.

2.7 Así pues, la IATA invita a la OACI a emplear estos principios fundamentales para apoyar a los gobiernos en el desarrollo de legislación y políticas nacionales.

— — — — —

APÉNDICE

PRINCIPIOS FUNDAMENTALES DE LA IATA RESPECTO A LOS PASAJEROS CON DISCAPACIDAD

Las personas con discapacidad son prioritarias para el sector del transporte aéreo. Por ese motivo, la IATA ha desarrollado estos principios prácticos a fin de ayudar a las compañías aéreas en su trabajo colaborativo con los organismos reguladores, y para proporcionar una experiencia de viaje segura y satisfactoria a estos estimados clientes.

Principios de la política

CP1. Accesibilidad: El sector del transporte aéreo debe continuar promoviendo la inclusión y la accesibilidad universal para todos los pasajeros, lo que incluye las personas con discapacidad.

CP2. Definición común: La legislación nacional (así como los instrumentos regionales y supranacionales) debe aplicar una definición común e interoperable a los pasajeros con discapacidad. Las definiciones legales a nivel nacional deben ser coherentes con los estándares relevantes de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), incluidos los recogidos en el Anexo 9 del Convenio de Chicago.

CP3. Armonización: Conforme al CP2 (Proyecto común 2), la legislación nacional sobre pasajeros con discapacidad debe unificarse en la mayor medida posible. El principio de armonización debe aplicarse de forma igualitaria en las políticas, prácticas y procedimientos implementados en virtud de la legislación nacional.

CP4. Claridad: La legislación nacional debe ser clara e inequívoca en su contenido y expresión. Dicha legislación no debe infringir las obligaciones de tratados u otras obligaciones derivadas de la normativa internacional.

CP5. Consulta: Los organismos reguladores deben establecer consultas con la industria aérea y con otras partes interesadas del sector del transporte aéreo con bastante anticipación a la implementación de las leyes, políticas, procedimientos o prácticas. Tales procesos de consulta deben caracterizarse por su transparencia y significación.

CP6. Evaluación del impacto: Los organismos reguladores deben realizar una evaluación integral del impacto que comprenda los costes y beneficios de cualquier acción normativa.

CP7. Aplicación imparcial: La legislación nacional debe contener salvaguardias que impidan una explotación del sistema en beneficio propio.

Principios del proceso

CP8. Asistencia: Las compañías aéreas deben actuar en el mejor interés de los pasajeros con discapacidad y garantizar que se cumplan las normativas de seguridad y las circunstancias operacionales adecuadas.

CP9. Orientación: Las compañías aéreas deben proporcionar una orientación clara a los pasajeros con discapacidad respecto a los requisitos de transporte de sus dispositivos de movilidad y equipamiento médico.

CP10. Formación: El empleador debe apoyar al personal de servicios para la aviación y las aerolíneas a la hora de adquirir y mantener las capacidades, habilidades y conocimientos adecuados para ofrecer a los pasajeros con discapacidad una experiencia de viaje digna e impecable.

CP11. Reducción de cargas: La legislación nacional debe ser equitativa en su aplicación y no deberá imponer cargas desproporcionadas o inviables a las compañías aéreas.

CP12. Comunicación: Los organismos reguladores recomendarán con firmeza a los pasajeros con discapacidad que presenten una notificación previa donde se señalen de antemano sus necesidades durante el viaje.

CP13. Coordinación: Las partes interesadas del sector del transporte aéreo, junto con los gobiernos, deben coordinar sus objetivos a fin de facilitar un servicio integral y consistente a los pasajeros con discapacidad, sin importar la ubicación o las fronteras nacionales.