



NOTA DE ESTUDIO

GRUPO EXPERTO EN FACILITACIÓN (FALP)

DECIMOCUARTA REUNIÓN

Montreal, 20 – 24 de abril de 2026

Cuestión 3: Enmiendas al Anexo 9 — *Facilitación*

ANIMALES DE COMPAÑÍA EN LA AVIACIÓN: MEJORA DEL BIENESTAR ANIMAL

(Nota presentada por Italia)

RESUMEN

Esta nota de estudio se refiere a la creciente demanda de transporte de animales de compañía en las aeronaves, que se ve motivada por los cambios en las dinámicas sociales, la identificación cada vez más difundida de los animales de compañía como miembros de la familia y las consecuencias demostradas de las prácticas vigentes para el bienestar, la seguridad operacional y la facilitación. Si bien algunos Estados han elaborado reglamentos o directrices operacionales nacionales, la falta de un marco común de referencia mundial ha dado por resultado criterios fragmentados.

En el 42º período de sesiones de la Asamblea de la OACI (A42), Colombia presentó dos notas de estudio e Italia organizó una Charla de la Aviación (“Skytalk”) y presentó una nota de información sobre el transporte aéreo de animales de compañía.

La 42ª Asamblea de la OACI decidió remitir al Consejo las medidas propuestas en las notas de estudio, junto con las contribuciones de los órganos técnicos pertinentes, para que las estudiara y propusiera una forma de avanzar.

Medidas propuestas al FALP:

Se invita al Grupo Experto en Facilitación a:

- tomar nota de las decisiones de la Asamblea consignadas más arriba y la información contenida en esta nota, y estudiar la posibilidad de crear un grupo de estudio específico (véanse las atribuciones en el apéndice A) que tenga por objetivo hacer un aporte al Comité de Transporte Aéreo para las deliberaciones del Consejo; y
- elaborar un plan de acción (conforme a la propuesta del apéndice B) para que participen los órganos pertinentes, como se describe en la sección 3.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El transporte aéreo de animales de compañía es un aspecto cada vez más frecuente de los viajes internacionales, lo que da cuenta del cambio en las necesidades y las expectativas del público pasajero en relación con el tratamiento y el bienestar de sus animales.

1.2 En los últimos años, el bienestar animal se ha convertido poco a poco en un factor de importancia en los marcos jurídicos y sociales contemporáneos, cambio que refleja el creciente reconocimiento de que los animales son seres sintientes. En el contexto europeo, el Tratado de Lisboa (2009) marcó un importante avance al hacer explícito el reconocimiento de las consideraciones relativas al bienestar animal en el marco jurídico de la Unión Europea. Sobre la base de esta evolución, Italia siguió fortaleciendo su marco nacional con la enmienda en 2022 del artículo 9 de su Constitución seguida de la aprobación de la Ley 82/2025, que mejoró la protección jurídica de los animales en el derecho penal.

1.3 Las prácticas operacionales vigentes en general solo permiten el transporte de animales pequeños en la cabina; los que exceden los límites fijados de tamaño o peso se transportan en las bodegas de carga. Si bien este enfoque pretende que las condiciones sean aceptables, en algunas circunstancias puede motivar preocupaciones relativas al bienestar animal.

1.4 La experiencia indica que, en condiciones bien definidas y con la adopción de medidas de mitigación del riesgo y procedimientos adecuados, es posible gestionar la presencia de animales de compañía en la cabina sin comprometer la seguridad ni la integridad operacional. No obstante, la ausencia de un marco internacional armonizado contribuye a generar incertidumbre reglamentaria y disparidades en los niveles de protección.

1.5 Además de su examen en otros órganos técnicos de la Organización, la cuestión del transporte de animales de compañía amerita la atención del Grupo Experto en Facilitación de la OACI, en especial con miras a lograr una aplicación uniforme, brindar previsibilidad al público pasajero y a los explotadores, y que el bienestar animal se tenga en cuenta a la par de los objetivos ya establecidos de la aviación.

2. ANÁLISIS

2.1 Permitir que las personas lleven consigo a sus animales de compañía reduce las barreras asociadas a la separación, mitiga las preocupaciones vinculadas con el bienestar y propicia una experiencia de viaje más fluida sin que se afecte la seguridad ni los requisitos operacionales, siempre que se hayan adoptado las medidas correctas. La experiencia demuestra que, si se siguen las condiciones y salvaguardias predefinidas, se puede crear una experiencia de viaje más accesible y previsible permitiendo que los animales de compañía viajen junto a las personas pasajeras en la cabina.

2.2 Desde el punto de vista de la facilitación, los animales de compañía constituyen un factor que influye cada vez más en la experiencia de viaje de la persona pasajera, sobre todo cuando se los considera integrantes de la unidad familiar y no como carga o equipaje especial. Reconocer a los animales como seres sintientes dotados de una función social sugiere que se considere la cuestión de su transporte en el contexto más amplio de la facilitación del público pasajero y la accesibilidad.

2.3 No obstante, en el plano internacional se reconoció la ausencia de un reglamento común relativo al transporte aéreo de los animales de compañía. Las disposiciones de la OACI siguen teniendo un alcance limitado, ya que se concentran únicamente en los animales guía que acompañan a personas con discapacidades. La falta de normas y métodos recomendados (SARPS) que aborden la cuestión más general del transporte de animales de compañía en la cabina ha dado lugar a divergencias en los criterios nacionales y ha generado incertidumbre operacional tanto para el público pasajero como para los explotadores aéreos y las autoridades.

2.4 A partir de estas novedades, y con el apoyo de 15 Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), Colombia ha contribuido activamente a crear conciencia internacional acerca del transporte aéreo de animales de compañía, entre otras cosas mediante la presentación de dos notas de estudio en la Asamblea de la OACI más reciente. La Asamblea a su vez decidió remitir al Consejo las medidas contenidas en la nota, junto con las contribuciones de los órganos técnicos pertinentes, para que las estudiara y propusiera una forma de avanzar.

2.5 En las notas de estudio de la A42, se recomendaba que los Estados promovieran la normalización y se destacaba la necesidad de elaborar SARPS y de velar por un transporte seguro, confortable, accesible, eficiente y centrado en la persona pasajera. En la nota WP/447 se proponía elaborar cambios al Anexo 9 — *Facilitación* y se armonizaban algunos procedimientos; por su parte, en la WP/460 se sugería la incorporación de una serie de elementos en los reglamentos internacionales.

2.6 En el contexto europeo, es cada vez más patente la necesidad de alentar la adopción de un enfoque caracterizado por una mayor coordinación mundial. Sería deseable que la OACI contemplara la creación de principios comunes para el transporte aéreo de animales de compañía que también tengan en cuenta el bienestar animal y los cambios en la función social que desempeñan los animales de compañía.

2.7 En este sentido, la experiencia de Italia constituye un ejemplo concreto de un enfoque gradual y controlado orientado a la facilitación. Italia ha ampliado progresivamente las condiciones para el transporte de animales de compañía en la cabina mediante un proceso por etapas. En 2024, la Administración Italiana de Aviación Civil (ENAC) autorizó a la aerolínea ITA Airways a aumentar el límite de peso de los animales autorizados a viajar en la cabina de 8 kg a 10 kg, lo que marca el comienzo de una transición hacia un marco reglamentario más atento al bienestar y a la flexibilidad operacional.

2.8 Sobre la base de los resultados positivos de estas iniciativas, Italia ha explorado la posibilidad de autorizar el transporte en la cabina de animales de compañía de mayor peso (hasta 30 kg), en condiciones estrictamente controladas. En 2025 se efectuaron vuelos de demostración con la aprobación de la ENAC en los que se permitió el transporte de perros medianos y grandes en la cabina para poner a prueba las medidas operacionales, evaluar la compatibilidad con el público viajero y verificar que los procedimientos de seguridad operacional se mantienen sólidos, aprovechando la experiencia con perros lazarillos. Se logró demostrar que es posible equilibrar la accesibilidad, el bienestar animal y los requisitos operacionales.

2.9 La experiencia italiana aporta perspectivas prácticas que pueden servir de referencia y modelo de evaluación comparativa con proyección internacional futura.

2.10 El Grupo Experto en Facilitación (FALP) constituye un foro apropiado para crear conciencia acerca del transporte de animales de compañía como problemática emergente en la facilitación y para promover una visión cultural más amplia de los animales de compañía como parte del ecosistema del transporte de personas. Si se atiende a esta cuestión dentro del marco de la facilitación, se podrán crear prácticas más inclusivas, humanas y armónicas de transporte aéreo.

3. MEDIDAS PROPUESTAS AL GRUPO EXPERTO

3.1 Se invita al Grupo Experto en Facilitación a reconocer el transporte de animales de compañía como una cuestión emergente en la facilitación y a recomendar que la OACI atienda a esta cuestión desde una perspectiva integral que tenga en cuenta el bienestar animal, la accesibilidad y las consideraciones operacionales.

3.2 Sobre la base de las decisiones tomadas por la A42, la OACI en su conjunto debería estudiar la cuestión en mayor profundidad y proponer una vía práctica de acción constituyendo un grupo de estudio con las atribuciones detalladas en el apéndice A y con el papel proactivo del Grupo Experto en Facilitación y de Italia.

3.3 Para contribuir a las actividades del grupo de estudio, en el apéndice B se propone un plan de acción correlacionado con sus atribuciones que contiene una lista de cuestiones asociadas a los órganos pertinentes de la OACI.

APPENDIX A

PET IN AVIATION STUDY GROUP TERMS OF REFERENCE

Background	<p>The increasing demand for the carriage of pets by air, combined with evolving social expectations and growing recognition of animals as sentient beings, has highlighted the need for a more coordinated and harmonized approach at the international level. While some States have developed national practices or operational arrangements, the absence of a common global reference framework has resulted in fragmented approaches, regulatory uncertainty and uneven levels of facilitation, animal welfare protection and operational consistency.</p> <p>At the 42nd Session of the ICAO Assembly, the issue of air transport of pets was formally brought to the attention of ICAO through working and information papers, and the Assembly decided to refer the matter to the Council, with the involvement of the relevant technical bodies, for further study and identification of a way forward. In this context, the establishment of a dedicated Study Group would support ICAO in assessing the issue in a comprehensive and coordinated manner, while considering facilitation, safety, security, public health, operational and animal welfare considerations.</p>
Scope	<p>In order to support informed decision-making and avoid fragmented or unilateral approaches, the Study Group should examine the carriage of pets by air from a global perspective. This includes consideration of in-cabin transportation, associated facilitation aspects, operational conditions, safety and security implications, public health considerations, and the social role of pets as part of the passenger travel experience.</p> <p>The Study Group should also draw on existing SARPs, ICAO provisions, relevant international guidance, and national experiences, with a view to identifying areas where harmonized guidance and/or recommended practices may be beneficial.</p>

Objectives	<p>The Study Group should support ICAO by:</p> <ul style="list-style-type: none">a) examining current practices, challenges and risks associated with the carriage of pets by air;b) identify gaps in existing international provisions and national approaches, and determine the elements that could support Member States in the development of appropriate policies, guidance and arrangements for the carriage of pets by air;c) assessing how animal welfare considerations can be appropriately reflected within the facilitation framework, without compromising safety, security and operational requirements;d) identifying areas where SARPs under Annex 9 could be developed, where appropriate;e) supporting the development of an Action Plan involving the relevant ICAO bodies; andf) providing findings and recommendations to the Air Transport Committee for consideration by the Council.
Required expertise	<p>Participation in the Study Group should be interdisciplinary in nature. The Study Group should be composed of experts nominated by the relevant ICAO technical bodies, reflecting the different areas involved in the carriage of pets by air.</p> <p>In particular, participation should include expertise related to facilitation and accessibility, safety and flight operations, aviation security, public health and cabin environment, airport operations, and other relevant technical domains, as identified in Appendix B of this WP.</p>
Specific working arrangements	<p>The work of the Study Group will be undertaken primarily by correspondence and teleconferences.</p>

APPENDIX B

ACTION PLAN

The Action Plan governs the elements to be included in the ICAO international regulatory framework, as for instance as follows:

a) Accessibility (FALP/ATRP/AVSECP/ANC)

- i. Classification of animals for air transport purposes (FALP);
- ii. list of permitted, protected, or prohibited species; (FALP)
- iii. hygienic, health, and behavioural conditions of animals and related veterinary certifications, as well as identification documentation, to be provided well in advance of departure; (CAPSCA)
- iv. owner's declaration of responsibility (FALP/ATRP/LEB);
- v. use of muzzle, harness, and safety belt for animals when outside their carrier; (FALP/FLTOPSP/AIRP)
- vi. security screening devices and procedures; (AVSECP)
- vii. dedicated waiting areas and availability of hygiene facilities (FALP/ADOP)
- viii. training of ground personnel on animal handling at airports (FALP).

b) Safety, Welfare, and Cabin Health (ANC/CAPSCA)

- i. limitation to number, weight, and size of animals per passenger and per flight; (FLTOPSP)
- ii. requirements for carriers and restraint systems; (FLTOPSP)
- iii. training of flight personnel on managing pets in cabin or on board;
- iv. air quality and HEPA filtration; (AIRP/CAPSCA)
- v. information to passengers at the time of booking and reallocation procedures in case of allergies or phobias; (FALP)
- vi. floor protection; (ANC)
- vii. emergency evacuation procedures; (ANC/FLTOPSP/AIRP)
- viii. demonstration flights and practical tests to assess safety, compatibility and human and animal welfare; (ANC/FLTOPSP/AIRP)
- ix. inclusion of support animals in assistance programs for victims of air accidents.