



ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES
COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 13: Programas de facilitación

**ACCESIBILIDAD PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD:
VIAJE DIGNO PARA TODAS LAS PERSONAS**

(Nota presentada por Chequia en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros¹, los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil², Bolivia (República Bolivariana de), Brasil, el Canadá, Costa Rica, Singapur, la Asociación del Transporte Aéreo Internacional y el Consejo Internacional de Aeropuertos)

RESUMEN

Las personas con discapacidad y movilidad reducida constituyen un gran porcentaje, que va en aumento, de la población mundial. El impulso hacia una mayor inclusión social forma parte de la agenda de sostenibilidad mundial y se prioriza cada vez más en el marco estratégico de las Naciones Unidas, incluso en una resolución reciente de la Asamblea General, que hace hincapié en la necesidad de detectar y eliminar los obstáculos y barreras que limitan el acceso de las personas con discapacidad al transporte, entre otras cosas. Por lo tanto, el liderazgo de la OACI no solo es necesario, sino también urgente, a fin de sentar las bases para que los Estados tomen medidas y confirmen que la accesibilidad es una prioridad para el próximo trienio como parte de la agenda más amplia de la OACI.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a adoptar una nueva resolución sobre la accesibilidad del transporte aéreo para las personas con discapacidad y las personas con movilidad reducida que reconozca la necesidad de que el liderazgo de la OACI y el sector del transporte aéreo promuevan la accesibilidad del transporte aéreo para el público pasajero con discapacidad y movilidad reducida.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico <i>Seguridad de la aviación y facilitación</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	
<i>Referencias:</i>	

¹ Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chequia, Chipre, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Rumania y Suecia.

² Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, Georgia, Islandia, Macedonia del Norte, Mónaco, Montenegro, Noruega, Reino Unido, República de Moldova, San Marino, Serbia, Suiza, Türkiye y Ucrania.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Las personas con discapacidad y movilidad reducida constituyen un gran porcentaje, que va en aumento, de la población mundial (1 200 millones de personas, que representan más del 15 % de la población mundial). Si bien las definiciones pueden variar, según la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad de las Naciones Unidas, las personas con discapacidad incluyen a aquellas que tengan deficiencias físicas, mentales, intelectuales o sensoriales a largo plazo que, al interactuar con diversas barreras, puedan impedir su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás. Es probable que gran parte de este público pasajero decida no viajar en avión, o viajar menos, debido a las barreras que podría encontrar en sus viajes.

1.2 Asimismo, las poblaciones de muchas partes del mundo están envejeciendo. Se estima que, en 2050, la cantidad de personas de 60 años y más se habrá duplicado con respecto a 2020 (hasta unos 2 100 millones), mientras que los mayores de 80 años se habrán triplicado con respecto a 2020 (hasta unos 426 millones)³. El fenómeno no se limita a los países de ingresos altos: en 2050, dos tercios de la población mundial mayor de 60 años vivirá en países de ingresos bajos y medianos⁴.

1.3 En toda la sociedad, la COVID-19 ha tenido repercusiones desmedidas en las personas con discapacidad y de edad avanzada: la pandemia profundizó las desigualdades preexistentes, revelando el alcance de la exclusión y poniendo de manifiesto que es imprescindible trabajar en la inclusión de las personas con discapacidad⁵.

1.4 La digitalización y la innovación están creando nuevas oportunidades y nuevos desafíos para las personas con discapacidad y movilidad reducida. Las sillas de ruedas autónomas, las balizas electrónicas, los dispositivos de asistencia y los recorridos de realidad virtual de los aeropuertos para las personas son ejemplos de soluciones que contribuyen a mejorar los viajes de quienes tienen necesidades especiales. Sin embargo, es posible que una dependencia cada vez mayor de las soluciones digitales, como los teléfonos celulares y los procesos biométricos, cree una “brecha digital” que simplifique el viaje para muchas personas, pero lo dificulte para otras.

1.5 El impulso hacia una mayor inclusión social forma parte de la agenda de sostenibilidad mundial. Los Objetivos de Desarrollo Sostenible 4, 8, 10, 11 y 17 de las Naciones Unidas ponen de relieve la importancia de la inclusión de las personas con discapacidad. El Objetivo 11.2 de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible⁶ se refiere específicamente al transporte, con el objeto de “proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos [...] prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad”.

1.6 La Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad de las Naciones Unidas reconoció que la accesibilidad, la libertad de desplazamiento y la movilidad personal son derechos muy importantes de las personas con discapacidad y que el respeto de esos derechos implica a una amplia variedad de partes interesadas. La Convención ha sido ratificada por 184 Estados.

1.7 Dentro del sistema de las Naciones Unidas, en 2019 se presentó una ambiciosa Estrategia para la Inclusión de la Discapacidad⁷ destinada a constituir “la base de un progreso sostenible y

³ Fuente: Envejecimiento y salud, página web, Organización Mundial de la Salud, <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/ageing-and-health>

⁴ Fuente: Nota descriptiva: [Envejecimiento y salud, Organización Mundial de la Salud, 4 de octubre de 2021 \(who.int\)](https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/ageing-and-health)

⁵ Fuente: Informe de políticas: Una respuesta a la COVID-19 inclusiva de la discapacidad, Naciones Unidas, mayo de 2020 (https://www.un.org/sites/un2.un.org/files/2020/05/spanish_disability_brief.pdf)

⁶ Fuente: TRANSFORMAR NUESTRO MUNDO: LA AGENDA 2030 PARA EL DESARROLLO SOSTENIBLE [sustainabledevelopment.un.org](https://www.un.org/sustainabledevelopment/) A/RES/70/1

⁷ Fuente: Estrategia para la Inclusión de la Discapacidad, Naciones Unidas, 2019 [Disability Inclusion Strategy spanish.pdf](https://www.un.org/development/desa/secretariat/disability-inclusion-strategy/)

transformador hacia la inclusión de la discapacidad en todos los pilares de la labor de las Naciones Unidas”. Mediante la Estrategia, el sistema de las Naciones Unidas se compromete a incorporar los derechos de las personas con discapacidad en su labor, tanto en el plano externo como en el interno.

1.8 La sostenibilidad abarca consideraciones tanto ambientales como sociales y económicas. Son cada vez más las organizaciones, incluidas las de la industria de la aviación, que adoptan la diversidad y la inclusión y las incorporan en sus estrategias institucionales, lo que repercute de forma positiva en la clientela, las usuarias y los usuarios y el personal.

2. ACONTECIMIENTOS RECIENTES

2.1 En la última Asamblea, en la Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación (Resolución A40-16 de la Asamblea) se pide al Consejo “que elabore un programa de trabajo sobre accesibilidad para el público pasajero con discapacidades para lograr un sistema de transporte aéreo que sea inclusivo para las personas con discapacidad”.

2.2 El Consejo de la OACI, en su 225° período de sesiones, adoptó la Enmienda 29 al Anexo 9 – *Facilitación*. La Enmienda 29 incluye la elevación de cinco métodos recomendados sobre la facilitación del transporte de personas con discapacidad a la categoría de normas internacionales. Las nuevas disposiciones se relacionan con la accesibilidad de la información relacionada con los servicios de vuelo para personas con discapacidades auditivas y visuales, el derecho básico a la asistencia para público pasajero con discapacidades y la designación de zonas de estacionamiento y descenso para personas con discapacidad en los edificios terminales. La Enmienda del Anexo 9 entró en vigor en julio de 2022.

2.3 El Grupo Experto en Facilitación, en su 12ª reunión, también aprobó que las disposiciones del Anexo 9 relacionadas con la accesibilidad estén sujetas a una revisión integral que se ha de presentar en su 13ª reunión.

2.4 Se completó una encuesta de Estados para notificar el nivel de implementación de las disposiciones del Anexo 9 relacionadas con la facilitación del transporte de personas con discapacidad. Los resultados permitirán elaborar un compendio de reglamentos, estatutos y políticas en materia de accesibilidad en la aviación.

3. RECONOCIMIENTO DE LA IMPORTANCIA DE LA INCLUSIÓN, LA DIGNIDAD Y LA NO DISCRIMINACIÓN EN EL TRANSPORTE AÉREO

3.1 En la [Resolución A/RES/76/154](#) adoptada el 16 de diciembre de 2021, la Asamblea General de las Naciones Unidas reconoció “que es importante que las personas con discapacidad puedan acceder, en todos los aspectos de la vida [...] y que es necesario detectar y eliminar los prejuicios, la discriminación, los obstáculos y las barreras que limitan el acceso de dichas personas al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones”.

3.2 Se debería adoptar una resolución similar para la aviación civil internacional. Las personas con discapacidad deberían gozar de una participación plena y efectiva en el transporte aéreo, en igualdad de condiciones con las demás y en todas las circunstancias. Por lo tanto, el liderazgo de la OACI en este sentido no solo es necesario, sino también urgente, a fin de sentar las bases para que los Estados tomen medidas y confirmen que la accesibilidad es una prioridad para el próximo trienio como parte de la agenda de sostenibilidad social más amplia de la OACI.

3.3 También es necesario que los Estados y la OACI reconozcan el carácter esencial de los servicios accesibles y ofrezcan igualdad de acceso al transporte aéreo para todo el público pasajero,

independientemente de las circunstancias y con inclusión de emergencias y crisis sanitarias. La OACI debería considerar la posibilidad de revisar sus SARPS en consecuencia.

3.4 Se invita a la Asamblea a adoptar la resolución que figura en el apéndice sobre la accesibilidad del transporte aéreo para las personas con discapacidad.

APÉNDICE

RESOLUCIÓN

Resolución A41/xx – Accesibilidad en la Aviación Civil Internacional

Considerando que las personas con discapacidad y movilidad reducida constituyen un gran porcentaje, que va en aumento, de la población mundial.

Considerando que la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad de las Naciones Unidas y su Protocolo Facultativo promueven, protegen y aseguran el goce pleno y en condiciones de igualdad de todos los derechos humanos y libertades fundamentales por todas las personas con discapacidad, incluidas la libertad de desplazamiento y la libertad de elección;

Recordando la Estrategia para la Inclusión de la Discapacidad, que constituye la base de un progreso sostenible y transformador hacia la inclusión de la discapacidad en todos los pilares de la labor de las Naciones Unidas;

Recordando que en la resolución A/RES/76/154 adoptada en 2021, la Asamblea General reconoció que es importante que las personas con discapacidad tengan acceso, en todos los aspectos de la vida, y que es necesario detectar y eliminar los prejuicios, la discriminación, los obstáculos y las barreras que limitan el acceso de dichas personas al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones;

Observando con preocupación que, pese a esos instrumentos y obligaciones, las personas con discapacidad y movilidad reducida siguen enfrentando barreras en su participación como miembros de la sociedad en igualdad de condiciones, entre ellas, barreras para el libre desplazamiento;

Reconociendo que la comunidad de la aviación necesita dar cabida a la demanda de la creciente cantidad de personas con discapacidades visibles e invisibles, así como personas con movilidad reducida y de edad avanzada;

Reconociendo la importancia de que el gobierno y la industria trabajen en conjunto para apoyar las necesidades de viajar de las personas con discapacidad y movilidad reducida y priorizar, a su vez, la seguridad operacional en todas las circunstancias;

Afirmando que la diversidad y la inclusión social son conceptos fundamentales para el crecimiento sostenible de la aviación civil internacional;

Reconociendo el carácter esencial de los servicios de transporte aéreo y la necesidad de ofrecer igualdad de acceso a esos servicios para todo el público pasajero;

Reconociendo también que la digitalización y la innovación están creando nuevas oportunidades y nuevos desafíos para las personas con discapacidad, con movilidad reducida y de edad avanzada;

Reiterando las normas y métodos recomendados pertinentes contenidos en el Anexo 9 – *Facilitación*, así como los procedimientos y principios que figuran en el Doc 9984 – *Manual sobre acceso al transporte aéreo de las personas con impedimentos*;

La Asamblea:

1. *Resuelve* que la dignidad y la no discriminación son derechos universales que se aplican a todas las personas, incluidas las personas con discapacidad y las personas con movilidad reducida que viajan por vía aérea;
2. *Pide* al Consejo que:
 - a) vele por que la OACI ejerza un liderazgo continuo en materia de sostenibilidad, incluidos los imperativos de sostenibilidad social de inclusión y accesibilidad;
 - b) elabore una estrategia y un programa de trabajo efectivos sobre accesibilidad para el público pasajero con discapacidades y movilidad reducida para lograr un sistema de transporte aéreo que sea inclusivo para las personas con discapacidad;
 - c) vele por que los SARPS del Anexo 9 – *Facilitación* reconozcan el carácter esencial de los servicios accesibles para las personas con discapacidad y movilidad reducida;
3. *Insta* a los Estados miembros a que prioricen la inclusión y accesibilidad de los servicios de transporte aéreo para las personas con discapacidad y movilidad reducida;
4. *Alienta* a todos los Estados miembros a que procuren lograr la uniformidad de sus reglamentos, normas y procedimientos de accesibilidad del transporte aéreo, en la mayor medida posible y en estrecha colaboración con los grupos de personas con discapacidad;
5. *Alienta* a los Estados miembros a que garanticen que el sector del transporte coordine su enfoque para prestar servicios integrales accesibles a las personas con discapacidad y movilidad reducida, trabajando en estrecha colaboración con los grupos de personas con discapacidad; y
6. *Alienta* a los Estados miembros a que apoyen las actividades de la OACI con recursos, tanto financieros como en especie, para garantizar una implementación satisfactoria de las medidas acordadas en respaldo del transporte aéreo de personas con discapacidad y movilidad reducida.