



**NOTA DE ESTUDIO**

**ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES**

**COMITÉ EJECUTIVO**

**Cuestión 13: Programas de facilitación**

**ESTRATEGIA SOBRE LA ACCESIBILIDAD PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD**

(Nota presentada por el Brasil)

**RESUMEN**

Desde la adopción de la Convención de las Naciones Unidas sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, en 2006, la discapacidad ha pasado a considerarse una política pública de derechos humanos, ya que este grupo de la población sufre desigualdades en el acceso a los servicios de salud, el empleo, la educación, el transporte o la participación política debido a su condición física, sensorial y psicosocial. Desde entonces, se ha prestado más atención a las maneras de combatir la discriminación, promover la accesibilidad, la inclusión y el respeto de las personas con discapacidad.

En el transporte, el objetivo de mantener la accesibilidad en toda la cadena de viaje puede alcanzarse estableciendo prioridades básicas en consulta con las personas con discapacidad y los proveedores de servicios, incorporando elementos de accesibilidad en los proyectos ordinarios de mantenimiento y mejora, y poniendo en práctica mejoras de bajo costo basadas en diseños universales que aporten beneficios palpables para el múltiple público pasajero. Además, es necesario formar al personal del transporte. Por todo ello, es fundamental dar pautas al personal proveedor de servicios sobre la atención a personas viajeras con discapacidad, con el objetivo de proporcionar una experiencia de viaje predecible, agradable y digna de principio a fin, y dar mayor difusión a los procesos ya asentados en la industria conformes con las normas y reglamentos básicos existentes.

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

- a) solicitar al Grupo Experto en Facilitación que analice las prácticas sobre accesibilidad, especialmente tras las dificultades acarreadas por la pandemia de la COVID-19; y
- b) recomendar la revisión del *Manual sobre acceso al transporte aéreo de las personas con impedimentos* (Doc 9984) en aras de un enfoque coherente y práctico sobre la accesibilidad en el transporte aéreo que favorezca la implementación de medidas uniformes en todos los Estados miembros.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico Seguridad de la aviación y facilitación.
<i>Repercusiones financieras:</i>	No tiene
<i>Referencias:</i>	Anexo 9 — <i>Facilitación</i> (15ª edición, octubre de 2017) <sup>1</sup> Convención de las Naciones sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad <sup>2</sup>

<sup>1</sup> [https://www.icao.int/WACAF/Documents/Meetings/2018/FAL-IMPLEMENTATION/an09\\_cons.pdf](https://www.icao.int/WACAF/Documents/Meetings/2018/FAL-IMPLEMENTATION/an09_cons.pdf)

<sup>2</sup> <https://www.ohchr.org/es/instruments-mechanisms/instruments/convention-rights-persons-disabilities>

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 Más de mil millones de personas viven con discapacidad y las tendencias mundiales como el envejecimiento de la población y los problemas crónicos de salud al alza en todo el mundo muestran que la prevalencia de la discapacidad va en aumento. En todo el mundo, las personas con discapacidad tienen una mala salud, poco acceso a la educación y participación incluso menor en la economía, además de registrar un mayor índice de pobreza que las personas sin discapacidad.

1.2 La discapacidad forma parte de la condición humana y prácticamente toda la población sufrirá una discapacidad temporal o permanente a lo largo de la vida, además de que quienes llegan a una edad avanzada tendrán mayores dificultades funcionales. La discapacidad es compleja y las intervenciones para superar las dificultades que trae consigo son múltiples, sistémicas y varían en función del contexto.

## 2. ANÁLISIS

2.1 Desde la adopción de la Convención de las Naciones Unidas sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, en 2006, la discapacidad ha pasado a considerarse una política pública de derechos humanos, ya que este grupo de la población sufre desigualdades en el acceso a los servicios de salud, el empleo, la educación, el transporte o la participación política debido a su condición física, sensorial y psicosocial. Desde entonces, se ha prestado más atención a las maneras de combatir la discriminación, promover la accesibilidad, la inclusión y el respeto de las personas con discapacidad.

2.2 A las personas con discapacidad no se las debería considerar como incapaces, puesto que tienen aptitudes y participan en distintas esferas sociales, como el deporte, la tecnología, la política y la educación. En el servicio público o en la vida cotidiana, conviene saber cómo relacionarse con personas con discapacidad, tratándolas con naturalidad y reconociéndolas en tanto que ciudadanas y titulares de derechos y obligaciones.

2.3 La accesibilidad es un requisito fundamental que se ha de garantizar a las personas con discapacidad. Reconocer y valorar la condición de las personas con discapacidad es el primer paso para acabar con toda actitud causada por las barreras mentales y que casi siempre se manifiesta con puntos de vista y conceptos discriminatorios y excluyentes. Cambiar la actitud es un reto que se ha de superar para lograr la inclusión efectiva de todas las personas. Además de la actitud, hay recursos arquitectónicos que favorecen la accesibilidad estructural y fomentan la igualdad y el acceso.

2.4 En el transporte, el objetivo de mantener la accesibilidad en toda la cadena de viaje puede alcanzarse estableciendo prioridades básicas en consulta con las personas con discapacidad y el personal proveedor de servicios, incorporando elementos de accesibilidad en los proyectos ordinarios de mantenimiento y mejora, y poniendo en práctica mejoras de bajo costo basadas en diseños universales que demuestren ser beneficiosas para una diversidad de personas usuarias. Además, es necesario formar al personal del transporte.

2.5 Los Estados contratantes, por medio de políticas públicas, deberían promover y desarrollar el sector de la aviación, además de la inversión pública en infraestructuras aeroportuarias y en la navegación aérea civil, para así apuntalar el transporte aéreo en tanto que instrumento esencial de la integración nacional. El transporte aéreo debería verse por tanto como vector de integración de regiones inaccesibles, a disposición de toda la ciudadanía y con apoyo a quienes necesitan asistencia.

2.6 Todas las personas deberían poder viajar de forma segura e independiente, mediante métodos, procedimientos e instrumentos que identifiquen los obstáculos y los minimicen para las personas con discapacidad, de manera que los aeropuertos, las líneas aéreas y el personal profesional estén en condiciones de entender, conocer y satisfacer las necesidades de todas las personas.

2.7 De ahí que es fundamental formar al personal proveedor de servicios en atención a personas viajeras con discapacidad, para ofrecer una experiencia de viaje predecible, agradable y digna de principio a fin, y dar mayor difusión a los procesos ya asentados en la industria conformes con las normas y reglamentos básicos existentes.

2.8 En resumen, el principal objetivo propuesto en esta nota de estudio es mejorar la experiencia de vuelo de todo el público usuario e incrementar la uniformidad y calidad de los servicios prestados, de manera que una proporción incluso mayor de la población pueda disfrutar de los beneficios del transporte aéreo, de forma igualitaria y equitativa, sin barreras arquitectónicas, mentales ni comunicativas, poniendo fin a las desigualdades y sensibilizando en pro de un viaje agradable.

### 3. CONCLUSIÓN

3.1 A este respecto, se insta a los Estados a:

- a) tomar nota de la experiencia e iniciativas de los Estados miembros, como el Brasil, en la implementación de medidas de accesibilidad para las personas con discapacidad.
- b) reconocer que un enfoque armonizado sobre accesibilidad en la aviación contribuye a lograr los objetivos de desarrollo sostenible de las Naciones Unidas.

3.2 Se invita a la Asamblea a:

- a) solicitar al Grupo Experto en Facilitación que analice las prácticas sobre accesibilidad, especialmente tras las dificultades acarreadas por la pandemia de la COVID-19; y
- b) recomendar la revisión del *Manual sobre acceso al transporte aéreo de las personas con impedimentos* (Doc 9984) en aras de un enfoque coherente y práctico de la accesibilidad en el transporte aéreo que favorezca la implementación de medidas uniformes en todos los Estados miembros.