



**Cuestión 5A del  
Orden del Día:**

**Otros asuntos**

### **PROMOVER LA ACCESIBILIDAD PARA TODOS**

(Presentado por la Asociación de Transporte Aéreo Internacional - IATA)

#### **RESUMEN**

Las personas con discapacidad y las personas mayores son un segmento cada vez más importante de la demanda de viajes aéreos en los negocios de la industria y un factor apto para diversificar destinos y productos en estrategias de desarrollo de viajes.

La Convención de las Naciones Unidas sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (CDPD) exige a sus partes que tomen las medidas adecuadas para que las personas con discapacidad tengan acceso, en igualdad de condiciones que las demás, al entorno físico, al transporte, a la información y la comunicación, incluyendo las tecnologías y los sistemas de información, y otras instalaciones y servicios abiertos o proporcionados al público tanto en zonas urbanas como rurales. La Convención también ha identificado la necesidad de cooperación internacional para crear un marco legislativo con un punto de referencia concreto, aplicable y con plazos precisos para supervisar la aplicación gradual de la accesibilidad para todos.

En octubre de 2022, el 41º período de sesiones de la Asamblea de la OACI aprobó una resolución que comprometía el desarrollo de orientaciones sobre el diseño y la implementación de una política destinada a hacer que el transporte aéreo sea más accesible para los pasajeros con discapacidad y movilidad reducida.

La IATA ofrece voluntariamente sus servicios en apoyo de la OACI y de sus estados miembros para el desarrollo de esta labor.

En aras de proveer una política coherente y coordinada de las aerolíneas y garantizar la prestación de servicios de alta calidad, la IATA pide a la OACI que basándose en la resolución aprobada en la 41ª Asamblea apoye el desarrollo de un programa de trabajo específico que genere un conjunto de orientaciones normativas reconocidas a nivel mundial sobre transporte aéreo accesible, el que, a su vez, impulsará un enfoque normativo más coherente de la accesibilidad alrededor del mundo.

**Acciones:** Se invita a la reunión a:

- (a) Apoyar la colaboración entre los estados, la industria y las asociaciones de personas con discapacidad para

|   |   |
|---|---|
| <p>mejorar sus condiciones de viaje aéreo en todos los países, incluidos los países en vías de desarrollo.</p> <p>(b) Basarse en la resolución aprobada en la 41ª Asamblea de la OACI apoyando a la OACI en el desarrollo de una estrategia y un plan de trabajo de accesibilidad robusto y de largo plazo con el objetivo de lograr este tipo de acceso en todos los países.</p>                                     |   |
| <p><b>Referencias:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Convención de las Naciones Unidas sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad <sup>1</sup></li> <li>• Resolución Asamblea 2022 de la OACI</li> <li>• Informe de la Conferencia de Alto Nivel de la OACI</li> <li>• Estrategia de las Naciones Unidas 2021</li> <li>• Informe de la ONU sobre el envejecimiento de la población</li> </ul> |   |
| <p><b><i>Objetivos estratégicos de la OACI:</i></b></p>   | <p>El presente documento de trabajo se refiere a los siguientes objetivos estratégicos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Desarrollo económico y transporte aéreo</li> <li>• Facilitación</li> </ul> |

## 1. Introducción

1.1 Los viajes aéreos hoy en día son una parte integral del estilo de vida de gran parte de la sociedad. Tienen un peso significativo en las economías de muchos países, son unos de los principales elementos del comercio internacional y desempeñan un papel cada vez más importante en la conectividad, la comunicación y el intercambio de conocimientos.

1.2 Dada su naturaleza y su impacto positivo, el transporte aéreo debe ser accesible para todos los pasajeros y, por lo tanto, debe garantizar la eliminación de barreras para permitir una experiencia de viaje agradable y segura.

1.3 Las personas con discapacidad y las personas mayores son un segmento cada vez más importante de la demanda por viajes aéreos en los negocios de la industria aeronáutica y un factor para diversificar destinos y productos en estrategias para el desarrollo de viajes.

1.4 Según el informe de las Naciones Unidas sobre el Envejecimiento de la Población Mundial, había 727 millones de personas de 65 años o más en 2020. En las próximas tres décadas, se prevé que la cantidad de personas mayores en todo el mundo más que duplicará, llegando a más de 1.500 millones hacia el 2050.

<sup>1</sup> <https://www.ohchr.org/EN/HRBodies/CRPD/Pages/ConventionRightsPersonsWithDisabilities.aspx>

1.5 A medida que el proceso de envejecimiento de la población avanza tanto en los países desarrollados como en los países en vías de desarrollo, es importante garantizar un acceso continuo y equitativo al ocio y los viajes para este segmento de pasajeros durante todas las etapas de viajes.

1.6 La ratificación casi universal de la Convención de las Naciones Unidas, junto con la adopción e implementación de la ambiciosa Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, tienen como objetivo demostrar los compromisos concretos de la comunidad internacional para incorporar la discapacidad como un derecho social y un imperativo de desarrollo mundial.

1.7 En octubre de 2022, el 41º Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI aprobó una resolución comprometiéndose a desarrollar orientaciones sobre el diseño y la implementación de una política destinada a hacer que el transporte aéreo sea más accesible para los pasajeros con discapacidad y de movilidad reducida.

1.8 La IATA se compromete a apoyar a la OACI y a los Estados Miembros en esta labor.

## 2. EL VALOR DE LA ACCESIBILIDAD

2.1 Las personas con discapacidad y las personas mayores son un segmento valioso de la demanda por viajes aéreos.

2.2 Las estimaciones de la demanda potencial por viajes que pueden constituir las personas con discapacidad y las personas mayores suelen ser parciales y varían significativamente en términos de la cantidad y la tipología de los viajeros potenciales. Existe un consenso generalizado, sin embargo, de que esta demanda tiene las siguientes características:

2.2.1 Que va en continuo aumento debido a la incorporación de mejoras en infraestructura, información, facilidades otorgadas u otros factores determinantes.

2.2.2 Que promueve una imagen del país y del negocio como accesible e inclusivo.

2.2.3 Que tiene un impacto significativo en la reducción de la estacionalidad de ciertos destinos.

2.2.4 Que generan ingresos superiores al promedio de los viajes convencionales.

2.3 La IATA se comprometió con la inclusión de la discapacidad a través de su Asamblea General Anual en 2019 y reiteró su compromiso de proporcionar viajes seguros, confiables y dignos a los pasajeros con discapacidades y personas mayores.

2.4 La IATA se ha comprometido activamente con una amplio rango de agencias reguladoras a lo largo de los años, con organizaciones internacionales, *stakeholders* (actores), y representantes de la comunidad de personas con discapacidad para avanzar en la accesibilidad del transporte aéreo y la total inclusión de la discapacidad.

2.5 Mediante este compromiso, nuestra meta es ser pragmáticos y garantizar que el desarrollo de regulaciones y prácticas de accesibilidad ofrezcan, "un paso a la vez", de objetivos de política claramente definidos y medibles para proporcionar una experiencia de viaje segura y positiva no solo a la comunidad de personas con discapacidad sino a todos. Cuando apoyamos la discapacidad, incentivamos a las sociedades a ser iguales y a mejorar. Si un entorno es accesible, conveniente y placentero todos se benefician.

2.6 La IATA es una decidida promotora de un enfoque colaborativo entre los estados, las empresas privadas y las personas con discapacidad en el esfuerzo por eliminar las barreras que limitan la accesibilidad a través de una identificación proactiva, remoción y prevención de estas barreras mediante mecanismos de coordinación apropiados y programas conjuntos.

### 3. **Mirando hacia el futuro: la necesidad de desarrollar un trabajo de accesibilidad consistente y coordinado**

3.1 En los últimos años, los estados han mostrado un interés claro y positivo en promover la accesibilidad para los pasajeros con discapacidad.

3.2 La existencia de barreras capaces de disuadir a una parte de la población de viajar, ha sido motivo de preocupación y ha dado lugar gradualmente a regulaciones nacionales destinadas a superar limitaciones a la práctica de actividades, incluyendo el transporte aéreo, las que deberían ser accesibles por ley.

3.3 El actual panorama de diferentes regulaciones nacionales alrededor del mundo está, a veces, llevando a costos financieros innecesarios y desafíos operativos para las aerolíneas. Además, y lo que es más importante, está generando confusión e incomodidad entre los pasajeros con necesidades de accesibilidad.

3.4 La fragmentación generada por las regulaciones nacionales no ayuda a que la industria consolide políticas y procesos y se presta a interpretaciones por parte de los expertos a cargo de los trabajos.

3.5 Por su propia naturaleza, el transporte aéreo internacional implica el trabajo conjunto de múltiples actores dentro y fuera de más de una jurisdicción legal (nacional) cada vez que un avión despegue o aterrice, y conexiones con diferentes transportistas durante el mismo itinerario.

3.6 Los miembros de IATA se quieren asegurar, como industria, que evitemos ofrecer servicios de accesibilidad no cohesionados, inconsistentes o inconexos durante el viaje de un pasajero. Esto inevitablemente resultaría en un viaje menos accesible de lo que cada actor involucrado habría pretendido.

3.7 Al respecto, la IATA pide respetuosamente a los reguladores nacionales que aborden un diseño y aplicación coherente de sus reglamentos en el marco de la cooperación internacional con la OACI y otros estados, garantizando así una prestación coherente de estos servicios.

3.8 Alentamos respetuosamente a los estados a que apoyen a la OACI en el desarrollo de un programa de trabajo dedicado a la accesibilidad tendiente a generar un conjunto de orientaciones normativas reconocidas a nivel mundial sobre transporte aéreo accesible, el que, a su vez, impulse un enfoque normativo más coherente de la accesibilidad alrededor del mundo.

3.9 Este programa de trabajo debería revisar las prácticas y normas de facilitación y basarse en la necesidad de un enfoque más amplio y holístico de las regulaciones de accesibilidad, según lo solicitado por la Convención de las Naciones Unidas y que fuera aprobado por la Asamblea General de la OACI.

#### 4. **Conclusión**

4.1 Desde hace mucho tiempo que la industria aeronáutica se ha comprometido a proporcionar un servicio de calidad a los miembros de la comunidad de personas con discapacidad y a las personas mayores.

4.2 Actualmente se necesita una respuesta racional al continuo llamado a la acción de parte de los pasajeros, la industria y los estados respecto de la accesibilidad, liderando así armoniosamente a los estados, aerolíneas y pasajeros. Esto ayudará a eliminar el caos existente y creciente en los estados y con la industria.

4.3 Ahora es el momento de actuar y, por lo tanto, pedimos a los estados que unan sus esfuerzos nacionales, guiados por la OACI, para ayudar a abordar el verdadero mosaico de regulaciones nacionales de accesibilidad inconsistentes que ya representan una barrera para hacer de los viajes aéreos una experiencia cómoda y positiva para todos.

#### 5. **Acción sugerida**

5.1 Se invita a que esta reunión:

- a) Apoye la colaboración entre los estados, la industria y las asociaciones de personas con discapacidad para mejorar las condiciones de viaje aéreo de las personas con discapacidad en todos los países, incluidos los países en desarrollo.
- b) Basándose en la resolución aprobada en la 41<sup>a</sup> Asamblea, apoye a la OACI en el desarrollo de una estrategia y plan de trabajo de accesibilidad robusto y de largo plazo con el propósito de establecerlo en todos los países.

-FIN-